
3 1761 08154316 7

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

DE LILLE

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

DEUXIÈME SEMESTRE DE 1889

Dixième Année. — Tome Douzième.

LILLE,
IMPRIMERIE L. DANEL.

1889

SOCIÉTAIRES NOUVEAUX ADMIS DEPUIS LE MOIS DE JANVIER 1889.

MEMBRES ORDINAIRES.

Ascq.

Nos d'inscription. MM.

1715. Droulers-Leclercq, fabricant de sucre.
1716. Droulers (Léon), distillateur.

Armentières.

1717. Rogeau (Achille), fabricant de toiles, rue Nationale.

Camphin-en-Carembault (Nord).

1686. Bénoni Gauwin, propriétaire.

Croix (Nord).

1720. Jourdeuil (Léon), négociant.

Estaires (Pas-de-Calais).

1710. Lefrancq (Auguste), fabricant de toiles.

Haubourdin.

1713. Marlin (René), comptable, rue d'Emmerin.
1714. Cordonnier (Célestin), brasseur

Lannoy.

1689. Deffrennes (Jean), manufacturier.

Nos d'inscription. MM.

1668. Tison (Léon), rue Solférino, 293.
1669. Smagghe (Eugène), rue Jacquemars-Giélée, 68.
1670. Batteur-Vanuxem, entrepreneur, rue Masséna, 52 *bis*.
1671. Deflandre-Bourdais (G.), architecte, rue Jeanne-d'Arc, 33.
1674. Taquet-Decombecque, rue de Bourgogne, 45.
1675. Lesur (Gustave), rue Jacquemars-Giélée, 135.
1677. Descamps (Ernest), industriel, rue J.-J.-Rousseau, 38.
1678. Henno-Bouchery, rue Saint-André, 15.
1679. Duchemin, O. ✵, ✠, officier supérieur en retraite, rue Patou, 6.
1681. Lavielle, commis principal au Télégraphe, rue Gombert, 26.
1682. Castiaux (Eugène), proprietaire, rue Desmazières.
1684. Blondeau (Mlle Louise), propriétaire, rue Royale, 118.
1685. Morlet, architecte-paysagiste, place aux Bleuets, 2.
1687. Liem, principal clerc d'avoué, rue Léon-Gambetta.
1688. Bélin (Jules), propriétaire, rue Léon Gambetta, 44.
1690. Salez (Charles), négociant, rue de Béthune.
1691. Salez (Mme), rue de Béthune.
1692. Croin (Paul), rue du Nouveau-Siècle, 13.
1693. Douriez (Mme), propriétaire, rue Nationale, 90.
1694. Van Remoortère, ancien magistrat, rue Stappaert, 10.
1695. Derieppe (Maurice), négociant en charbons, rue de Valmy, 43.
1696. Smith (Alfred), négociant, rue du Vieux-Faubourg, 54.
1697. Humbert-Delobel, industriel, rue de Dunkerque, 40.
1698. Lefebvre (Paul), boulebard de la Liberté, 209.
1701. Hallez (Gaston), ingénieur, rue Brûle-Maison, 34.
1702. Vergé, chef du service extérieur du gaz de Wazemmes, place Cormontaigne, 1.
1703. Florin-Debayser (Paul), propriétaire, rue de Jemmapes, 92.
1704. Maillé (Jules), rue Esquermoise, 7.
1706. Vancostenobel, rue Jeanne-d'Arc, 14.
1707. Rigaut (Henri), filateur, rue de la Barre, 72.
1708. Aerts-Becquart (Henri), propriétaire, rue d'Artois, 204.
1709. Hochstetter (Jules), chimiste, boulevard de la Liberté, 99.
1711. Leroy (Louis), fabricant de toiles, rue des Fossés, 12.
1712. Lefebvre (Carlos), brasseur, boulevard de la Liberté, 157.
1718. Houzé (Auguste), commis de 1re classe à la Manufacture des tabacs, rue du Pont-Neuf, 39.
1719. Parsy (Jules), négociant en toiles, rue de Paris, 127.
1722. Couvenant (Charles), représentant de commerce, rue Jeanne-d'Arc, 2.
1723. De Madre de Norguet (Anatole), propriétaire, rue de Jemmapes, 61.
1724. Colin (jeune), tailleur, rue de Béthune, 13.
1725. Marquette (Georges), rue des Fossés, 21.
1726. De Jaeghere (Édouard), brasseur, rue de Wazemmes, 174.
1727. Sauvage, ancien filateur, rue du Faubourg-de-Tournai, 278.
1729. Dubois (L.), sous-lieutenant au 43e de ligne.
1731. Lemaire (Alfred), rue Rolland, 44.
1732. Deperne (Ch.), architecte, place Sébastopol, 27.

Loos.

N^os d'inscription. MM.

1676. Walare, instituteur.
1683. Samain (Édouard), brasseur.

Lys-lez-Lannoy.

1728. Delannoy (Louis), filateur de lin.

Pont-à-Marcq.

1680. Cuvelier (Paul), propriétaire.

Roubaix.

1700. Delaoutre (A.), Grande-Rue, 33.

Steenvoorde (Nord).

1699. Outters (A.), ancien député, conseiller général, maire.

Tourcoing.

1672. Loridant-Dewavrin, filateur, rue du Tilleul, 76.
1673. Muller (Félix), représentant, rue Delobel, 23.
1721. Charlet (Joseph), négociant, rue des Poutrains.
1730. Delepoulle-Jombart (Paul), négociant, rue du Bocquet, 23.

Wizernes (Pas-de-Calais).

1705. Dambricourt (Gery), manufacturier.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA GUINÉE PORTUGAISE

ET LES POSSESSIONS FRANÇAISES VOISINES

(*Suite*) (1).

Conférence faite le 2 avril 1889, à la Société de Géographie de Lille

Par le Capitaine H. BROSSELARD,

Officier d'ordonnance du Ministre de la Marine,
Commissaire à la Commission
de délimitation des possessions franco-portugaises de la côte occidentale d'Afrique,
Membre correspondant de la Société de Géographie de Lille.

DEUXIÈME PARTIE.

LES POSSESSIONS FRANÇAISES VOISINES

CHAPITRE Ier.

La Casamance. — Carabane. — Zighinchor. — Sedhiou. — Peuplades de la Casamance. — Bois de la Casamance.

La Casamance.

La Guinée portugaise est limitée au nord par les territoires français de la Casamance ; au sud, sa frontière est tracée sur les territoires compris entre le Rio Grande et le Rio Compony.

Cette dernière rivière n'étant pas occupée d'une façon effective, nous la considérerons comme une dépendance de sa voisine le Rio Nunez.

Dans la région est, la ligne frontière, purement conventionnelle, se confond avec le 16e méridien.

Nous parlerons plus spécialement des régions, confinant aux frontières du Nord et du Sud, qui sont de nature à nous intéresser plus

(1) Voir page 381 du Tome précédent.

directement, car notre influence politique y est fortement assise, et ne tardera pas à y devenir prépondérante.

La Casamance appartient au groupe des rivières Saloum, Gambie et Casamance. Par opposition au groupe des rivières françaises situées entre la Guinée et Sierra Léone et qui sont à proprement parler *les rivières du Sud du Sénégal*, on pourrait appeler le premier groupe situé au nord de la Guinée, *les rivières du Nord du Sénégal.*

Parcourant un pays d'alluvions, la *Casamance* a des largeurs très diverses. Jusqu'à hauteur de *Sedhiou,* elles varient de 1 à 3 milles. Les rives, jusqu'à une certaine distauce de l'embouchure, sont constituées d'îles basses, sillonnées de marigots : elles s'abaissent à mesure qu'on remonte la rivière, et sont alors bordées d'épais mangliers et de bancs de vase très étendus qui rendent le débarquement et l'embarquement à peu près impossibles. Elles sont souvent aménagées en rizières, et en arrière poussent des forêts impénétrables.

Sur le parcours du fleuve qu'ils peuvent remonter, les grands navires ne rencontrent qu'une escale digne de ce nom. C'est celle de *Zighinchor*. Ils y trouvent un fond de 7 mètres à quai. En amont de ce mouillage, les navires calant 3 mètres peuvent remonter jusqu'à la pointe *Piedras*. Avec un tirant de 2 mètres, ils peuvent atteindre Sedhiou à 170 kilomètres de l'embouchure. Au-dessus de ce poste, des embarcations ne calant que $0^{m},90^{c}$ ou 1 mètre peuvent remonter à quelques milles au-delà de *Diannah.* De ce point aux sources, la distance ne peut être franchie que par des pirogues ou par des canots à fond plat.

Le cours de la Casamance est entièrement sur fond de vase et de sable : à la pointe Piedras seulement, le fond est formé de récifs.

La marée se fait sentir jusqu'à Sedhiou, et facilite la navigation des côtres et goëlettes de l'île de Gorée, qui, à l'exception de quelques caboteurs anglais, chargés de noix de Colas, fréquentent seuls ce fleuve.

Un vapeur se rend en 12 heures de l'embouchure du fleuve à Sedhiou, les voiliers mettent 3 jours. Le principal affluent de la Casamance, le *Songrogou* est praticable jusqu'à *Tabour* pour les petits côtres ou chalands calant 0 m 80.

A la pointe *St-Georges*, dont la beauté est remarquable, des pècheurs ont installé leur village à l'ombre d'une merveilleuse forêt de palmiers. La chefesse et propriétaire du village est une mulatresse de Gorée, mariée à un fonctionnaire français.

D'*Adéane* à *Diannah*, les deux rives sont bordées d'une luxuriante végétation et d'arbres gigantesques, principalement à *Yatacounda*, au marigot de *Simbadi*, où les seules éclaircies que l'on rencontre sont occupées par des villages.

A *Adéane*, *Nyéné*, *Malifara*, *Sedhiou*, apparaissent des collines boisées qui bornent l'horizon.

Carabane.

L'île de Carabane fut occupée en 1836; la France avait d'abord acquis en 1828, l'île de *Djogué*, à l'entrée du fleuve (rive droite), et les terres nécessaires à l'établissement d'un comptoir qui n'a jamais été construit chez les *Fouloums de Brin*.

Tous les navires qui entrent dans la Casamance, s'arrêtent à Carabane où la douane est installée.

Du mouillage, l'aspect est fort pittoresque; à gauche un bel établissement appartenant à la maison Maurel et Prom, et un warf qui permet aux petites embarcations d'accoster: quelques beaux benténiers bordent cette partie de la rive; au-delà se profilent la maison d'école du père missionnaire et la chapelle en planches qui y est attenante. Ces constructions sont en très mauvais état, mais vues du large, elles se présentent bien. Dans le voisinage de ces édifices, quelques habitations construites à l'Européenne représentent les établissements des maisons Blanchard, Maurel frères, etc.; les cases des indigènes forment le fond du tableau, et quelques bouquets de palmiers dominent tout ce décor. Plus loin, vers la droite, le poste de Carabane se signale par la blancheur éclatante de ses murs. L'intérieur de la galerie est en pleine ombre et la silhouette des arcades se détache nettement. Une allée, plantée de benténiers et de palmiers, borde le chemin qui va du poste au rivage.

On débarque les bagages sans trop de difficultés, à marée haute; les petites embarcations pouvant s'échouer sur la rive même. A marée basse, ces mêmes embarcations sont arrêtées à 300 ou 400 mètres au large par les bancs de sable: le débarquement des personnes est alors fort difficile, et celui des bagages impossible, les fonds étant mouvants et vaseux.

Pour la même raison, les navires qui font des opérations de chargement et de déchargement à Carabane, sont obligés de se tenir fort loin au large, et l'état de la mer qui est rarement calme, rend parfois le

transbordement dans les embarcations fort difficile. Si la mer déferle sur le rivage, le déchargement ne peut plus se faire.

Pour apporter un remède à cette situation préjudiciable aux intérêts commerciaux, on aurait peut-être pu reporter les établissements de cette escale à la pointe St-Georges où il eût été possible de construire des appontements en eau calme et profonde.

Dans l'état actuel, les maisons de commerce se contentent, pour leur trafic de la Casamance, d'envoyer des côtres et goëlettes qui portent aux escales de Carabane et de Sedhiou les marchandises en entrepôt à Gorée. Ces mêmes embarcations rapportent les matières d'exportation. Ce mouvement incessant de petits navires est coûteux, et il n'est pas sans présenter bien des inconvénients.

Aussi, l'escale de Zighinchor, grâce à sa situation centrale au milieu de la rivière, à ses rives profondes qui permettent de mettre à quai les grands navires, à son climat relativement tempéré, est-elle appelée à un grand avenir, aujourd'hui que, grâce à notre occupation, le commerce n'a plus à payer les droits de 22/100 prélevés autrefois par les Portugais. Zighinchor deviendra un entrepôt général, car les commerçants pourront à l'avenir diriger sur la Casamance les navires d'Europe qui alimentaient leurs magasins de Gorée.

L'île de Carabane est élevée d'un demi-mètre à peine au-dessus du niveau de la mer. C'est un banc de sable découpé par des fonds marécageux et couvert d'une maigre végétation. Derrière le poste, un vaste marais exhale des miasmes fiévreux pendant toute l'année. A la saison des pluies, l'île entière devient une sorte de lac, et il faut traverser des espaces recouverts par les eaux pour se rendre d'un point à un autre.

Un petit warf, aujourd'hui ruiné, permettait d'aborder devant le poste. Si l'on rétablit cette petite construction, qui ne serait pas sans utilité, il faudrait la pousser à 200 mètres, pour trouver à marée basse le fond nécessaire à une chaloupe. Les roniers qui sont abondants dans la rivière fourniraient les matériaux essentiels de cette construction.

L'eau de Carabane, tirée des trous creusés dans le sable, est détestable et malsaine. Pendant notre séjour, nous en faisions chercher à Elinkin.

La population de Carabane présente de tristes échantillons de la race indigène. Les éléments sont fournis par des émigrants venus des pays voisins ; la majeure partie est Yolas. Ces noirs s'enivrent de vin de palme et d'eau-de-vie, et subissent l'influence néfaste des sorciers et sorcières.

Un révérend père, vieillard vénérable, s'est consacré à l'éducation de quelques orphelins qu'il élève, et à celle de quelques enfants du village. Sa mission est des plus ingrates : cependant, cet excellent homme, depuis quelques années qu'il occupe son poste, a su obtenir quelques bons résultats.

Le poste de Carabane servait de résidence à l'administrateur de la basse Casamance. M. Ly, d'origine sénégalaise, était le titulaire en fonctions au moment de notre passage. Il nous installa au poste, se montra très dévoué, et nous seconda de son mieux dans l'accomplissement de notre mission.

Deux douaniers représentent la douane à Carabane. Le poste étant occupé par l'Administrateur, ces deux Européens sont installés dans une petite pièce au rez-de-chaussée. Ils sont dans des conditions d'hygiène déplorables. Nous souhaitons que le siège de l'Administrateur de Casamance soit reporté à Zighinchor, et que le poste de Carabane soit exclusivement consacré à la douane. Les Européens pourront occuper les quatre pièces du premier, seules habitables, et les auxiliaires indigènes pourront disposer de tout le rez-de-chaussée.

La garnison de six hommes, qui était autrefois à Carabane, a été retirée, ainsi que la pièce de canon qui armait le poste.

Il ne reste donc plus que l'Administrateur, les deux douaniers et les deux pilotes, ainsi que quelques laptots pour la yole de l'Administrateur et celle de la douane.

Zighinchor.

Zighinchor est situé sur le bord même de la Casamance.

Le 18 mai 1888, quand je vins prendre possession de cette petite ville, elle comprenait une centaine d'habitations très vastes, serrées et enfermées dans une tapade en mauvais état.

A l'extrémité occidentale se dressait le mât de pavillon où flottaient quelques jours auparavant les couleurs portugaises : l'église est située en arrière sur une sorte de tertre, et devant le portail se dresse une croix en pierre.

A l'extrémité orientale, un warf à demi ruiné permet d'aborder par 7 mètres d'eau ; tout auprès, un hangar long de 50 mètres, et recouvert de tuiles rouges, attire plus particulièrement le regard. C'est un magasin de la maison Maurel frères.

A Zighinchor, les habitations confortables sont rares ; c'est tout au

plus si l'on rencontre trois ou quatre maisons de traitants bâties à l'Européenne ; les autres habitations sont des cases assez élevées, de forme quadrangulaire ou rectangulaire de 25 mètres de côté, dont les murs sont en pisé et la toiture en paille. Ces habitations sont bien conformes à l'esprit de la population gourmette. Ce ne sont plus des cases, ce ne sont pas encore des maisons.

Il existe autour de la ville, et sur une étendue considérable, des champs de riz ; ils sont bien dessinés, bien entretenus et témoignent de la civilisation et de l'activité relatives de la population.

La fontaine de *Boucote* où les habitants vont puiser une eau excellente, se trouve à 500 mètres de la ville, à l'entrée d'une forêt de palmiers merveilleusement belle. C'est l'épanouissement de la végétation tropicale dans toute sa splendeur.

L'occupation de Zighinchor règle la question de la possession de la Casamance, qui devient en fait une rivière française. Nous possédons, en outre, comme nous l'avons fait observer précédemment, la seule escale favorable au chargement des grands navires.

Les vapeurs peuvent en effet remonter en pleine charge jusqu'à Zighinchor. Ils accosteront aux appontements par 6 et 7 mètres d'eau Cette situation éminemment favorable, attirait depuis longtemps l'attention des commerçants, qui créent dès maintenant des entrepôts généraux. Avant la prise de possession de l'escale portugaise, les vapeurs venant d'Europe déchargeaient leur cargaison à Gorée, où ils prenaient les produits de la Casamance, apportés par un va-et-vient incessant de côtres et de goëlettes. Dorénavant ces vapeurs viendront directement aux appontements de Zighinchor. Il en résultera une grosse économie de transport, surtout pour les arachides.

Malgré l'entrave mise à l'initiative privée par les droits de douane et les abonnements de 800 à 1200 francs exigés des maisons de commerce, le trafic qui se faisait sur la place même avait encore une certaine importance. Les achats pour l'exportation s'élevaient, en effet, à une centaine de mille francs ainsi répartis :

200,000	kil.	de riz..............	à 0,16 c.	le kil.....		30,000 fr.
40,000	»	de sel..............	à 0,09	»	....	3,750 »
50,000	»	de palmistes	à 0,25	»	....	12,000 »
15,000	»	de cire.............	à 1,80	»	....	27,000 »
12,000	»	de mil..............	à 0,25	»	....	3,200 »
6,000	»	de caoutchouc......	à 4,00	»	....	24,000 »
2,500	»	de caoutchouc......	à 2,50	»	....	7,000 »
						100,000 fr.

En outre, les achats faits par les petits traitants de Zighinchor dans la zone d'action de la place pouvaient être évalués à 200,000 fr.

Le commerce prendra beaucoup plus d'extension, quand les grandes maisons se feront représenter directement.

Actuellement les opérations commerciales sont faites par quelques agents sans crédit qui opèrent pour leur propre compte ; aussi, sont-ils obligés d'acheter en détail aux grandes maisons, des marchandises qui leur sont livrées à des prix tels qu'il leur est à peu près impossible d'obtenir aucun bénéfice. C'est ce qui explique que le plus souvent, ils refusent l'offre, ne pouvant accepter le cours du vendeur qui se base lui-même sur les prix ayant cours partout ailleurs dans la rivière.

Le commerce du caoutchouc et des palmistes se développera beaucoup, car ces deux produits sont très abondants dans les forêts voisines.

La population du Zighinchor est d'environ 1000 habitants ; celle des villages environnants peut être évaluée à 2000.

Tous ces indigènes se livrent avec ardeur et avec goût, à l'agriculture ; les Feloupes qui habitent les villages voisins appartiennent à la race des grands cultivateurs des rivières du sud. Tous ces gens sont doux, faciles à gouverner : aussi, comprennent-ils l'utilité de notre protection, et sont-ils animés des meilleures dispositions à notre égard.

La forêt située à 500 mètres en arrière de Zighinchor, se prête admirablement à la création de constructions et jardins. Il suffit de débroussailler entre les palmiers qui procurent l'ombre, la fraîcheur, et assurent, en outre, aux habitants les ressources essentielles à leur existence, vin, huile, tissus, etc., etc.

L'eau potable s'y rencontre partout à 2 ou 3 mètres, et le sol, sablonneux, perméable et légèrement ondulé, est favorable à l'infiltration et à l'écoulement des eaux pendant la saison des pluies. Aussi, en choisissant avec discernement certains dos de terrain, pourrait-on élever des constructions dans de bonnes conditions.

C'est un avantage précieux, car, resserrée au milieu de ses rizières, la petite ville de Zighinchor étouffe dans ses limites actuelles, et l'Administration aura à prendre l'initiative de la création d'une nouvelle ville dans laquelle pourront s'établir les habitants qui font aujourd'hui argent de leurs maisons actuelles en faveur des commerçants.

Tout le Zighinchor actuel, est en effet appelé à se transformer en établissements de commerce, et les habitants, dans le déplacement qu'il s'imposeront, devront être encouragés à construire une ville nou-

velle sur ces terrains avoisinant les sources à 500 mètres en arrière de la ville actuelle.

Grâce à la brise de la mer qui se fait sentir régulièrement chaque jour, le climat est relativement doux. On peut lui accorder une réputation de salubrité, car les seuls Français qui aient fait souche dans la Casamance, et peut-être dans les rivières du Sud, sont ceux qui se sont établis sur ce point. Il y a actuellement une famille de mulâtres français qui compte à notre connaissance 19 membres. Ce sont les enfants de M. *Chambas*, un Français qui venait de mourir quelques mois avant notre arrivée, pendant un voyage à Sedhiou. Ce commerçant, ancien soldat d'infanterie de marine, a vécu 27 ans à Zighinchor. Sa maison de commerce est aujourd'hui dirigée par un Français marié à l'une de ses filles.

Nous avons pu constater, que les employés des maisons de commerce de Sedhiou viennent en villégiature à Zighinchor, pour se reposer des chaleurs très fortes de la haute Casamance. Ils ne vont jamais à Carabane dont la réputation d'insalubrité très justifiée éloigne les Européens.

L'ancienne ville portugaise est une colonie : les gens qui l'habitent se flattent d'être des Européens ; ils en recherchent les habitudes, et s'honorent d'avoir leurs usages. C'est une raison qui s'ajoute à tant d'autres pour ériger sur ce point le chef-lieu de la Casamance : Sedhiou conservera son importance militaire, et Carabane sera le poste de douane de la rivière.

Les habitants de l'ancienne ville portugaise ont seulement des pirogues et point d'autres embarcations : elles sont taillées d'une seule pièce dans le tronc des sterculia, et exhaussées de bordages en planches épaisses : elles atteignent de grandes dimensions. On en voit même qui mesurent près de 20 tonneaux de jauge. Les Portugais les employaient pour le transport des marchandises qu'ils achetaient dans le bas fleuve. Ce sont, en effet, les gourmettes qui ont le monopole à peu près exclusif du commerce du riz qu'ils vont acheter sur place en échange de coton, de pagnes et de sel. Ce riz est ensuite vendu aux traitants français qui l'emportent en Gambie, à Gorée et à St-Louis.

Pendant longtemps, la traite des noirs fit la fortune du Zighinchor. Plus tard, les Portugais se contentèrent d'acheter des esclaves pour la culture des terres voisines. En 1860, la sœur du Gouverneur avait encore à elle seule une centaine d'esclaves. Aujourd'hui les gourmettes n'ont plus que les captifs strictement nécessaires à leurs besoins. A leur tour ils sont souvent victimes de la rapacité des *Feloupes Kaïamontes*

de la rive droite, qui, lorsqu'ils peuvent saisir quelque sujet, le vendent aux négriers *Mandingues* qui parcourent en tout temps le *Fogny*.

Quand les Français s'établirent dans la Casamance, les Portugais ne maintenaient plus dans leur escale que deux soldats noirs pour la garde du pavillon. Le service de la douane était dirigé par un directeur, et celui du culte catholique assuré par un prêtre.

Dans ces derniers temps, les Portugais avaient mis une garnison de 20 hommes, commandée par un sous-lieutenant.

La population a souvent montré à l'égard de son Gouverneur une antipathie qui s'est traduite par des actes de révolte.

Cependant, les Portugais témoignaient d'une grande tolérance, ils avaient même laissé subsister des coutumes et des usages peu admissibles sous la protection du drapeau d'une nation civilisée ; aussi, un de nos premiers actes fut-il de les supprimer. La plus coupable des coutumes qui subsistait encore, était celle du jugement du poison ; elle remontait aux mauvais jours de l'Inquisition, et avait été introduite par les moines qui accompagnaient les premiers colons envoyés du Cap-Vert par les Portugais en 1640.

A certaines époques de l'année, on faisait boire du poison aux gens soupçonnés d'être indifférents à la religion. Le chef du village (*juge du peuple*) remplissait l'office d'inquisiteur, le patient ne pouvait échapper à la mort qu'en soudoyant ses juges, mais les récalcitrants qui se refusaient à payer leur prétendue hérésie, étaient infailliblement victimes de cet odieux jugement.

Il y a dans la ville deux partis ; l'un habite le quartier Ouest (*villa fria*) : l'autre, le côté Est (*Tabouzka*). Les discordes entre ces deux partis amènent souvent mort d'hommes.

Au XVII[e] siècle, les Portugais qui sont venus en Casamance, étaient déjà établis dans le Cachéo. Ils créèrent d'abord le fort *St-Philippe*, sur le *Rio de Saral*, affluent du Cachéo ; puis ils passèrent par le *St-Domingo* dans la Casamance, et par le *Songrogou* dans le bassin de la *Gambie*. Ils se fixèrent dans la Casamance à *Djami* et les grands navires portugais pénétrèrent alors dans la rivière. Ils choisirent l'escale du Zighinchor, car ils ne pouvaient remonter à Djami ; aussi cet établissement fut-il peu à peu abandonné en faveur de la nouvelle escale qui reçut en 1645 une colonie du *Cap-Vert*, et prit rapidement une importance considérable. Une garnison y fut établie, et la place fut armée ; les riches négriers de cette époque construisirent de belles habitations, et une caserne en maçonnerie fut élevée pour la garnison.

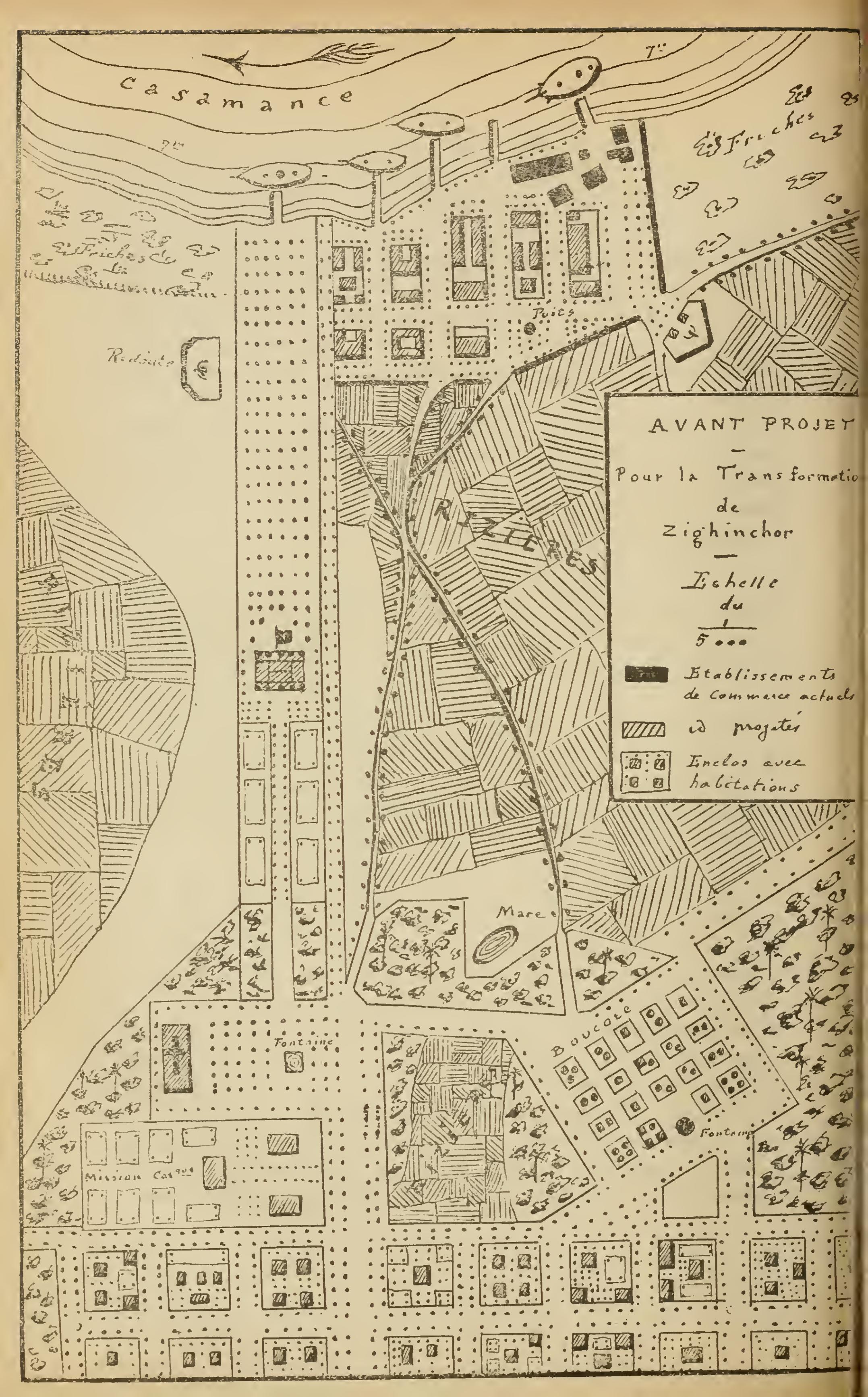
On voit encore aujourd'hui les ruines de ces établissements.

Les commerçants portugais ne connaissaient pas encore les passages du *Cajinolle* et de *Soukoudiac;* aussi, pour conserver les relations avec le Cachéo, avaient-ils établi les deux forts de Baluar-Tinha et de Baïto, sur les marigots de San Domingo et de Guidé, navigables sur une partie de leurs parcours, et séparés à leurs sources par un court espace marécageux que l'on peut franchir en quelques heures pendant la bonne saison. Les commerçants conservaient, grâce à cette route, des relations permanentes avec Santo Domingo, qui semble avoir été pendant les deux siècles derniers un entrepôt et un centre de traite considérable. Toutefois, le roi de Portugal s'étant réservé le bénéfice des droits sur la cire de la Casamance, cette marchandise ne pouvait passer dans le Cachéo qu'en payant au fort de Baïto.

Toute cette région est marécageuse et malsaine, aussi les Portugais renoncèrent-ils à l'occupation des postes établis à Baluar-Tinha et à Baïto, et Santo Domingo qui est situé à une dizaine de kilomètres de Guinguin,résidence royale du roi des Bagnouns. ne tarda pas à perdre de son importance, par suite des relations difficiles avec les indigènes. L'exploitation des forêts du San Domingo, se fait toutefois encore dans de bonnes conditions. Cette rivière, qui est navigable, facilite en effet le flottage des bois ; elle coule d'ailleurs au milieu d'une épaisse forêt qui forme une allée continue le long de ses rives ; aussi, peut-on choisir sur les bords même du cours d'eau, les arbres destinés à l'exportation.

Cette route du San Domingo est aujourd'hui remplacée par celle du Cajinolle qui ouvre un canal de communication aux embarcations d'un certain tonnage entre le Cachéo et la Casamance.

Le lieutenant Clerc que j'avais invité à reconnaître ce canal, constata que, sur une grande étendue de son parcours, il présente des fonds de 4 et 5 mètres qui atteignent même parfois 10 mètres ; mais dans une partie de son cours. il est étroit, bordé de mangliers, et le passage est parfois obstrué par les racines et les branches, aussi la navigation présente-t-elle quelques difficultés pour les côtres de 20 à 25 tonneaux qui pratiquent cependant régulièrement cette rivière.



Casamance
7m
7m
Friches
Friches
Redoute
Puits
RIZIÈRES
AVANT PROJET
Pour la Transformatio
de
Zighinchor
Echelle
du
1
5000
Etablissements
de Commerce actuels
id projetés
Enclos avec
habitations
Mare
Fontaine
Boucote
Fontaine
Mission Catque

Sedhiou.

L'occupation de Carabane fut suivie en 1837 de la prise de possession de l'île de Guimbéring. Cette même année une commission fut chargée de rechercher dans la rivière un emplacement favorable pour la création d'un poste ; elle choisit l'emplacement de Sedhiou dans le Boudhié; c'était le point terminus de la navigation des goëlettes dans la Casamance.

Je ne crois pas inutile de reproduire ici un rapport de M. Cabueil, négociant du Sénégal et membre de la Commission officielle. Ce document inédit, plein d'appréciations d'une haute justesse, fait ressortir la situation de la Casamance à cette époque déjà ancienne et permet d'apprécier les progrès réalisés depuis.

Rapport de M. Adolphe Cabueil, membre de la Commission chargée de rechercher le point le plus convenable à l'établissement d'un comptoir commercial.

« Le 14 mars 1837, je m'embarquai sur l'*Aigle d'Or*, avec les autres
» membres de la Commission, d'après l'arrêté du Gouverneur.
» Dagorne, commandant de Gorée, président ; Lombard, représen-
» tant de commerce de Saint-Louis ; Cabueil, représentant de com-
» merce de Gorée ; Cabaret, commandant de l'*Aigle d'Or* ; Raoul, chi-
» rurgien de 3e classe.
» Le lendemain 15 mars, à quatre heures de l'après-midi, nous
» mouillons devant Carabane, île dans la rivière de Casamance sur la
» rive gauche, et située à deux lieues environ de l'embouchure de ce
» fleuve. Nous profitâmes des quelques heures de jour qui nous res-
» taient encore pour visiter Carabane. Nous y fûmes reçus par les fils
» Baudin qui ont formé un établissement sur cet île depuis l'acquisition
» qui en fut faite au nom du Roi des Français par M. Malavois en 1835.
» Il serait assez difficile de déterminer le motif qui a pu engager
» M. Malavois à faire acquérir l'île de Carabane.
» Ce point ne peut convenir ni à un poste militaire, ni a un établis-
» sement commercial. Comme point militaire, Carabane ne peut
» défendre l'entrée de la Casamance, déjà fermée naturellement deux

» lieues au-dessus sur la rive gauche par la pointe de Guimbering, sur » la rive droite par la pointe de Djogué. Comme point destiné à rece- » voir un établissement commercial, Carabane ne présenterait aucune » des conditions exigées pour de semblables besoins. Son terrain bas » et sablonneux est en partie inondé dans la mauvaise saison, et à cette » époque, il arrive que la crue des eaux pluviales forme dans l'intérieur » de l'île des affluents qui, à la baisse des eaux, laissent à nu des dépôts » vaseux qui ne peuvent manquer de provoquer des fièvres intermit- » tentes. A ces inconvénients déjà si graves, si redoutables pour les » Européens qui seraient placés sur Carabane, se joint le peu de res- » sources résultant du bas de la rivière. Les produits de la Casamance, » je veux parler du morfil, des peaux et de la cire, descendent du haut » de la rivière, et avant d'arriver à Carabane, ont déjà fait escale dans » les divers établissements portugais. A Carabane, le commerce devrait » se borner à la culture du riz ; ce produit n'est pas assez riche pour » qu'il soit possible de se borner à son exploitation.

» Aussi, la Commission a-t-elle semblé professer unanimement l'avis » que ce lieu ne devait pas être signalé comme convenable à un comp- » toir commercial auquel on serait dans l'intention de donner quelques » développements.

» L'eau de Carabane est assez abondante, mais elle est âpre, et sa » couleur blanchâtre annoncerait assez qu'elle contient une assez » grande dose d'alun.

» Avant de quitter Carabane, la Commission a envoyé des présents » d'assez médiocre valeur aux chefs de Cagnut, Ithie et Guimbéring, » profitant de cette occasion pour rappeler à ces chefs que les Fran- » çais comptaient toujours sur les bonnes dispositions qu'ils avaient, » dans le temps, manifestées à MM. Dangler et Malavois.

» Le 16 mars à midi, nous partions de Carabane, et le même jour de » sept à huit heures, nous étions mouillés devant Zighinchor : Jean » Baudin nous accompagnait et s'était fait suivre de sa goëlette, vou- » lant s'assurer si, malgré la présence d'un bâtiment de guerre fran- » çais, le commandant portugais s'opposerait à ce que sa goëlette » dépassât Zighinchor. Il n'en fut rien.

» La matinée du 17 mars fut employée à traiter du salut. Le comman- » dant de Zighinchor, M. Francisco Carvalho déclara d'abord qu'il ne » pouvait recevoir notre salut, sa position ne lui permettant pas de nous » le rendre sans une autorisation du commandant de Cachéo. Cepen-

» dant il s'était écoulé peu de temps lorsqu'un exprès vint annoncer de
» la part du commandant portugais que le salut serait rendu.

» M. Carvalho ayant été informé que nous venions avec la ferme
» résolution de dépasser Zighinchor, présenta à M Cabaret une protes-
» tation, dans laquelle le commandant portugais nous accusait d'avoir
» outragé le pavillon de Dona Maria, et d'avoir, au mépris de tous les
» traités, forcé le passage du Zighinchor. Du reste, cette protestation ne
» fut accompagnée d'aucun caractère officiel, et au dire même de M. Ca-
» baret, qui refusa de la recevoir, elle n'était revêtue d'aucune signature.
» M. Carvalho voyant sans doute que cette protestation ne produisait
» pas le résultat qu'il en attendait, déclara alors qu'il ne pouvait pas
» être responsable des exactions que nous pourrions avoir à supporter
» de la part des naturels. Nous ajoutâmes à cet avis le crédit qu'il nous
» sembla bon de lui donner, et la suite nous prouva, comme nous
» l'avons bien cru, que ce n'était qu'un épouvantail qu'il avait bien
» voulu nous jeter.

» Malgré tous ces démêlés, M. Carvalho nous accueillit avec bienveil-
» lance : nous employâmes quelques heures à visiter Zighinchor et ses
» environs.

» Zighinchor, situé sur la rive gauche de la Casamance, et à 15 heures
» de son embouchure, présente un aspect assez misérable, ayant la
» forme d'un carré long. Quelques cases de paille composent la ville
» ou pour mieux dire le village. Rien dans les habitations n'annonce
» l'aisance ; le commandant lui-même est aussi misérablement logé que
» les autres habitants. Aux quatre coins de Zighinchor s'élèvent des
» bastions bâtis en terre, et de leurs embrasures grossières sortent
» quelques canons couverts d'une rouille séculaire. Une plate-forme
» en terre élevée dans l'intérieur du bastion sert d'affût à ces inoffen-
» sives pièces. A mille pas environ de la ville, s'élève un épais rideau
» de palmiers et de diverses autres espèces d'arbres. Là se trouvent
» les fontaines qui fournissent aux besoins de la ville. L'eau est d'une
» qualité à peu près semblable à celle de Carabane.

» Le 17 mars dans l'après-midi, nous quittons Zighinchor. Dans la
» journée du 18, nous fûmes plusieurs fois arrêtés par des bancs de vase
» mouvants. Le 19, l'eau manque pour l'*Aigle d'Or*. Nous étions alors
» rendus à la pointe dite pointe Piedras. Cette pointe est située à dix
» ou douze lieues environ au-dessus de Zighinchor.

» Il ne nous restait plus qu'un moyen de continuer nos recherches.
» La goëlette de Jean Baudin qui nous avait suivis depuis notre départ

» de Carabane pouvait seule, en raison de son faible tirant d'eau, nous » porter jusqu'à Pacao qui nous avait été désigné comme le lieu de » passage des caravanes se rendant du Gabou en Gambie. Nous prîmes » donc le parti de nous jeter à bord de cette goëlette quoique pré- » voyant toute la gêne qui nous attendait à bord de ce petit navire.

» Les deux rives de la Casamance, à prendre de son embouchure à » la pointe de Piedras, sont bordées de hauts mangliers (palétuviers).

» Le 19 mars au soir, nous quittions l'*Aigle d'Or* ; nous fîmes route » toute la nuit sans avoir éprouvé aucune inquiétude des peuples voi- » sins. Le 20 dans la matinée, il survint un calme plat.

» Le navire gouvernant mal, se jeta à plusieurs reprises sur des bancs » de vase, mais peu après il était remis à flot. Enfin, sur les deux » heures de l'après-midi, nous arrivâmes devant un débarcadère, sur » la rive gauche, où étaient rangées plusieurs pirogues. En peu d'ins- » tants le bord de la rivière se trouva garni d'un assez grand nombre » de nègres que nous voyions accourir par diverses clairières prati- » quées dans les bois et aboutissant toutes au lieu où se trouvaient les » pirogues. Les nègres continuaient à se rassembler, et nous étions » assez près du rivage pour remarquer l'agitation qui régnait parmi » eux. Enfin une pirogue est mise à flot et nous la voyons se diriger » vers nous, montée par un assez bon nombre de nègres. La prudence, » notre sûreté même, voulurent alors que nous fissions quelques pré- » paratifs de défense pour repousser ces nègres s'ils venaient à nous » comme agresseurs. Toutes les armes furent chargées, et les militaires » rangés sur l'arrière de la goëlette. En un clin d'œil ils eussent pu » sauter sur leurs armes que nous avions placées derrière, et recou- » vertes d'un prélart, ne voulant de notre côté annoncer aucune dispo- » sition hostile. Dans l'intervalle de temps employé à tous ces préparatifs, » la pirogue, ramant en chantant, était rendue dans les eaux de la goë- » lette, se tenant comme pour nous examiner soigneusement à une » demi-portée de pistolet de nous. Nous reconnûmes alors qu'elle » était armée par 14 nègres, mais sans armes apparentes, si ce n'était » quelques poignards à la ceinture de plusieurs d'entr'eux. Quelques » instants se passèrent ainsi à s'observer des deux côtés ; enfin, nous » crûmes que nous pouvions sans danger les faire accoster. L'inter- » prète que nous avions pris à Zighinchor leur transmit cette invita- » tion. Ils montèrent aussitôt à bord, et nous pûmes apercevoir au fond » de la pirogue une douzaine de fusils que nous n'avions pu distinguer » d'abord. Ils laissèrent d'eux-mêmes leurs fusils dans la pirogue.

» Après quelques pourparlers qui n'annonçaient de leur part aucune » intention hostile, il nous annoncèrent que, de mémoire d'homme, il » n'était venu dans cette partie de la rivière d'autre embarcation que » des pirogues et que nous voyant à chaque instant nous jeter sur des » bancs, ils avaient pensé que notre navire venait de la grande mer et » qu'il s'était égaré dans ces parages. Au dire de notre interprète, nous » avons dû penser que les chants qu'ils faisaient entendre en se diri- » geant vers notre goëlette n'étaient autres que des cris de joie que » que leur dictait la vue d'une proie dont ils se croyaient assurés. Et » si quelque chose contribua à les désabuser à ce sujet, ce n'est pas le » but de notre voyage que nous leur faisions connaître, ce n'est pas non » plus le nom des chefs du village de Sédhiou que nous répétions à » diverses reprises, voulant leur faire comprendre par là qu'ils ne » devaient pas s'étonner de notre présence dans cette rivière, c'est » plutôt notre nombre d'hommes qu'ils reconnurent en état de leur » résister avec avantage, car nos douze soldats nous avaient suivis sur » la goëlette. Cette visite commençant à trop se prolonger, nous pen- » sâmes que le meilleur moyen de congédier cette pirogue était de » faire quelques petits présents. L'expédient réussit complètement, et, » munis de quelques petits paquets de verroteries, d'un peu de tabac » et d'eau-de-vie, ces importuns personnages nous laissèrent continuer » notre route. Nous apprîmes à Sédhiou que le village d'où sortaient » ces nègres se nommait N'Denguevare (N'Dieugabart). Il est situé sur » la rive gauche, à une lieue et demie de Sédhiou.

» Le 20, à cinq heures du soir, nous étions mouillés devant Sédhiou. » Le soir même, M. Baudin fut à terre, et revint en nous annonçant que » les chefs de Sédhiou étaient disposés à nous accueillir amicalement.

» Les journées des 21, 22 et 23 se passèrent en pourparlers, et le 24 » enfin, un traité fut signé entre nous et les notables de Sédhiou. Par ce » traité, ces derniers prennent l'engagement de donner à l'avenir toute » assistance aux marchands français qui viendront s'établir chez eux, » ils promettent de les mettre à l'abri de toutes exactions de la part de » leurs compatriotes. Le même traité nous reconnaît maîtres d'un ter- » rain sur le bord du fleuve, à Sédhiou, à 400 pas environ dans l'ouest » de ce village. Ce terrain présente parallèlement à la rivière une » étendue de 235 mètres et perpendiculairement environ 100 mètres. » Il nous a été cédé moyennant la somme de 1000 francs sur laquelle » somme il a été payé immédiatement aux chefs 500 francs en mar- » chandises comme suit :

3 fusils tower à 30 fr..........................	90 fr.
1 — français de chasse (1 coup)........ ..	40
100 kilos poudre en boîtes de 5 kilos	150
120 têtes de tabac (tête de France)..............	50
3 pièces Guinée bleue à 30 fr..................	90
1 — pagne broché	50
2 barils eau-de-vie de 10 litres	30
	500 fr.

» A ce paiement, nous avons ajouté, à titre de cadeau :

1 baril d'eau-de-vie	15 fr.
36 têtes tabac	15
Soit.........	30 fr.

» Les 500 autres francs, aux termes du traité, seront payés aux » chefs de Sédhiou par les premiers traitants français qui viendront » prendre possession définitive du terrain que nous avons acquis.

» Le sol de Sédhiou nous a paru formé d'une grande partie de terre » végétale et propre à la culture de légumes de toute espèce. Les » oranges y sont abondantes, petites, il est vrai, mais d'un parfum exquis. » Les bananiers nous ont aussi présenté un grand développement de » végétation. Les bois épais qui environnent le village offrent le même » aspect. On arrive de l'intérieur au village de Sédhiou par des sen- » tiers pratiqués sous des bois touffus. Ces sentiers sont de véritables » arceaux de verdure qui ne le cèdent en rien aux fantaisies les plus » gracieuses de nos jardins de France. Mais l'eau de Sédhiou vient mal » à propos, par sa mauvaise qualité, offrir un malheureux contraste à » tous ces avantages. Le goût en est âpre, et sa couleur blanchâtre » annoncerait assez que comme celle de Carabane elle contient une » assez forte dose d'alun. Cette eau est puisée dans des fontaines » ouvertes aux bestiaux du village qui ne cessent d'en agiter le fond » vaseux.

» Pendant notre séjour à Sédhiou, nous avons éprouvé des chaleurs » beaucoup plus fortes que celles que nous avions ressenties du côté de » Zighinchor. La brise du large s'y fait à peine sentir, et encore » arrive-t-elle fort tard. Le 22 et le 23, le thermomètre, à huit heures » du soir, marque 25 et 26° Réaumur.

» Sédhiou est situé sur la rive droite de la Casamance, dans le pays
» Mandingue de Boudhié, à 30 lieues environ de l'embouchure de
» cette rivière. Il est le passage des caravanes du Gabou et du Fouta
» Dhialon, qui se dirigent vers la Gambie. Ces caravanes relèvent de
» Sédhiou pour Pacao. et en deux jours de marche atteignent les
» établissements anglais. Les produits qu'elles apportent sont ceux ci-
» après :

» Peaux, cire brute, morfil et or, quelquefois un peu de coton.

» La Commission a pu s'assurer de l'exactitude de ces renseigne-
» ments, et quoique aujourd'hui il n'y ait pas encore eu entre nous
» de délibération formelle à ce sujet, je peux néanmoins facilement
» prévoir qu'il sera par la suite dans notre rapport désigné comme
» un point convenable à un établissement commercial.

» On trouve abondamment à Sédhiou une terre argileuse employée
» par les naturels à la construction de leurs cases, qui. comme celles
» des Mandingues des rives de la Gambie, présentent une forme cir-
» culaire et sont entourées de galeries latérales. L'argile de Sédhiou,
» soumise à l'action du soleil, acquiert une grande solidité. Nos pre-
» miers traitants pourraient en faire des briques qui, passées au feu,
» leur offriraient pour leurs constructions, toute la durée désirable.

» Sur la rive opposée, ils se procureraient à peu de frais des rho-
» niers très convenables pour faire des poutres, même d'une très
» grande portée. Quant à la chaux qui, à la rigueur, ne serait néces-
» saire que pour le blanchissage des murailles intérieures, on la tire-
» rait de Djogué. Des chalands armés à peu de frais suffiraient à ce
» transport.

» A deux cents toises environ du village de Sédhiou, au milieu de la
» rivière, est située une île qui commande le haut de la Casamance.
» Une batterie établie sur ce point arrêterait facilement les bâtiments
» qui tenteraient de dépasser cette limite. Nos premières vues
» s'étaient jetées sur ce point. mais les gens de Sédhiou n'ont pas
» voulu consentir à nous le céder, donnant pour prétexte qu'en cas de
» guerre avec leurs voisins cette île leur offrait un dernier retranche-
» ment où ils pouvaient déposer en sûreté leurs femmes, leurs enfants
» et leurs provisions de bouche. Je crois peu à la sincérité de ce motif.
» Je crois plutôt qu'ils ont craint qu'une fois maîtres de cette île nous
» nous ne profitions de cette position avantageuse pour nous emparer
» exclusivement du commerce du haut du fleuve. Ce refus ne serait-il
» pas aussi le résultat de quelque insinuation portugaise.

» Devant Sédhiou, la Casamance peut avoir un mille et demi de » large.

» Au dire des naturels, la rivière y est douce pendant 7 à 8 mois de » l'année.

» La rivière doit être très poissonneuse à en juger par l'agitation » qne cause le poisson à la surface de l'eau : cependant nous n'avons » pu nous en procurer que d'une seule espèce et d'une qualité assez » inférieure. Avec des seines ou d'autres genres de filets on pourrait » faire des pêches abondantes. C'est un genre d'industrie qu'il sera » facile de faire pratiquer par les naturels. A Sédhiou, comme dans » toute la Casamance, les naturels prennent le poisson au moyen de » fascines placées à deux ou trois cents pas du rivage : à mer haute le » flot couvre les fascines, et lorsque la mer se retire, on va recevoir » les poissons qui se sont engagés dans ces fascines.

» A l'époque où nous nous trouvions à Sédhiou, le flot n'apporte plus » dans les eaux de la rivière qu'une différence d'un pouce et demi à » deux pouces au plus.

» Le 24 mars, après avoir tontefois arboré le pavillon tricolore sur » le terrain que nous avions acquis, nous prîmes congé des chefs de » de Sédhiou. Les signataires du traité sont : Cesao Camara, Mas- » hama et Arfanga, roi.

» Le 25, dans l'après-midi, nous étions de retour à bord de l'*Aigle*.

» Les deux rives de la Casamance. de la pointe de Piedras à Sédhiou, » sont très boisées et la végétation nous y a paru des plus actives. » Nous avons distingué sur la rive gauche principalement des cailcé- » dras gigantesques et sur la même rive encore, à quelque distance de » la pointe Piedras, se déroule une forêt de rhoniers d'une étendue » immense.

» Cette partie des bords de la Casamance est habitée à droite et à » gauche par les Mandingues, les Yolas, les Bagnous et les Ballantes.

» Partis de Piedras le 25, nous étions rendus à Guimbering le » 1er avril.

» A notre passage à Zighinchor, le commandant signifia officielle- » ment au commandant portugais que nous avions fondé un établisse- » sement à Sédhiou et qu'il comptait bien qu'à l'avenir nos bâtiments » auraient dans toute l'étendue de la Casamance un libre passage. » M. Carvalho s'est borné à répondre qu'il en rendrait compte à son » chef direct, le commandant de Cachéo.

» A Brin, village Yola, situé à quatre lieues au-dessous de Zighin-

» chor, nous jetâmes un pied d'ancre. Le chef de ce village nous » accueillit amicalement et nous exprima à plusieurs reprises le désir » qu'il aurait de nous voir former un établissement chez lui.

» Brin est situé à un quart de lieue environ de la rivière, au milieu » d'un bois de haute futaie. Les cases en sont construites en terre, elles » sont surmontées d'un premier étage ressemblant assez à un entresol. » Cette partie est destinée à conserver les provisions de mil et de riz. » Un large toit en paille recouvre le tout. A ce toit sont adaptées des » gouttières en rhonier au moyen desquelles les eaux pluviales se » déversent loin du pied des fondations. Ces cases, à l'intérieur, avec » leur grande élévation, leurs corridors longs et obscurs, leurs poternes » et leurs petites cellules ressemblent assez à des vieux châteaux du » moyen-âge.

» Le village de Brin est entouré d'une palissade faite en branches » de rhoniers, assez artistement disposées pour leur donner la forme » de petites ogives. On dirait assez les treillages en bois de nos jardins. » Ces palissades ont sept à huit pieds de haut. Les portes qui s'y » trouvent pratiquées ont à peine cinq pieds d'élévation.

» Avant de descendre jusqu'à Guimbering, nous allâmes renouveler » notre eau à Cagnut, île située sur la rive gauche, à quatre lieues de » l'embouchure. Nous fîmes aiguade à la fontaine de d'Elinkin dans » la partie S.-O. de Cagnut. Cette eau est délicieuse et ce point de » relâche peut être indiqué aux caboteurs qui, par la suite, fréquente- » ront la Casamance.

» Mouillés à Guimbering, nous fîmes venir à bord le chef de cette » pointe. Il se nomme Daufène, et, assisté de deux autres chefs nom- » més, l'un Mentar, et l'autre N'Diougouba, il nous vendit la pointe de » Guimbering, après de longs pourparlers cependant, pour la valeur de » 30 bœufs, valeur qu'il fixa lui-même. Dans le pays le prix d'un bœuf » est coté à 30 francs. Le paiement de 30 bœufs lui fut fait comme » suit :

1 filière corail N° 1	500 fr.
10 barres fer plat	50
1 fusil de chasse	30
10 baguettes cuivre	50
3 paires pagnes brochés	120
3 mètres écarlate commune	50
20 kilos poudre en boîtes de 5 kilos	40
17 kilos coris	75
	915 fr.

» Le présent se composa de :

30 têtes de tabac ;
1 baril de 10 litres eau-de vie.

» Ce paiement accompli, nous descendîmes, et, accompagnés de » Daufêne, nous plantâmes le pavillon français sur le point le plus » avancé de la pointe de Guimbering, et aussitôt l'*Aigle d'Or* le salua de » 21 coups de canon.

» La partie de terrain que nous a cédée Daufêne sur la pointe de » Guimbering est celle qui s'étend de cette pointe à la 2e crique intérieure » et de cette crique à la mer de l'Est à l'Ouest. Toutefois Daufêne » s'est réservé la jouissance de quelques lougans compris dans cette » étendue de terrain.

» La pointe de Guimbering serait le lieu le plus convenable à un poste » militaire. Un fort établi sur cette pointe défendrait entièrement » l'entrée de la Casamance, et si par la suite, on établissait à Djogué, » sur la rive droite, une simple batterie, aucun navire sous ces feux » croisés ne serait tenté de forcer le passage.

» Pour les constructions à faire à Guimbering, on trouvera de la terre » argileuse avec laquelle on obtiendra, par la cuisson, des briques » d'une fort bonne qualité.

» Cette terre est employée par les Yolas à la construction de leurs » cases, ils se bornent à l'exposer au soleil où elle acquiert une grande » solidité. On tirerait la chaux de Djogué situé vis à vis.

» Le sol de Guimbering est peu élevé, il est vrai, mais toute cette » pointe est journellemont rafraîchie par la brise du large. En prati- » quant des puits sur cette pointe, on y trouve de bonne eau.

» Le 2 avril, nous visitions l'île de Djogué située à l'embouchure de la » Casamance et sur la rive droite. L'inspection des lieux nous confirma » dans l'idée que nous avions déjà conçue des avantages qui résulte- » raient d'une batterie établie sur ce point.

» Guimbering et Djogué sont habités par des Yolas. A Djogué, on peut, » pour se procurer de l'eau, employer le même moyen qu'à Guimbering. » La grande abondance de coquilles d'huîtres permettrait de faire de la » chaux à peu de frais. Le bois serait sous la main.

» Le 3 avril, nous quittions la Casamance après y avoir séjourné » vingt jours. »

Au centre d'un pays riche et habité par une population intelligente

et travailleuse, le nouveau comptoir de Sédhiou ne pouvait que prospérer, assuré qu'il était d'une protection sérieuse. Aussi, de grands établissements s'y construisirent-ils, et bientôt l'escale française prit l'aspect d'une petite ville. On y trouve maintenant de nombreuses fontaines d'eau vive, de belles avenues plantées d'arbres magnifiques, des chemins bien entretenus, une église et une école françaises desservies par des missionnaires.

De nombreux et jolis villages sont venus se grouper autour de cette petite ville , dont la défense est bien organisée.

Le fort est bâti au pied de la ville sur le bord du fleuve , ses murs sont percés de meurtrières , et ses bastions sont armés de 5 pièces d'artillerie.

L'école de Sédhiou fonctionne dans d'excellentes conditions , elle est fréquentée régulièrement par 79 élèves . dont quelques-uns sont assez instruits pour subir avec succès à la fin de l'année scolaire , les examens d'admission à l'école secondaire de Saint-Louis.

Sédhiou reçoit du coton apporté du Gabou , on en exporte plusieurs tonneaux ; le reste est consommé dans le pays et échangé avec les Feloupes et les Bagnouns.

Les deux traites principales de la Casamance sont le riz et l'arachide.

Zighinchor était le grand entrepôt du riz, et à Sédhiou on traite les arachides.

Les maisons *Maurel et Prom*, *Blanchard et C°*, *Chambaz et Sambain* possèdent des établissements considérables , et des maisons de détail gérées par leurs traitants.

On a essayé la culture de la vigne , un cep planté au poste , a donné deux récoltes dans la même année.

Il n'y a pas lieu de s'étonner de ce résultat, car. dans la Casamance, tous les produits qui enrichissent les pays chauds et tropicaux viennent admirablement ; et les légumes d'Europe sont cultivés avec succès.

Populations de la Casamance.

On rencontre dans la Casamance quatre groupes de populations, qui offrent des caractères différents. Les trois premiers appartiennent à l'élément Guinéen , et sont aborigènes. Ce sont : les Bagnouns , les Ballantes et les Feloupes. Le dernier est Mandingue , et appartient à

la race envahissante, qui, à la suite des événements qui marquèrent au XIIe siècle la dislocation du grand empire de Mali, envahit les régions situées à l'ouest du Niger, refoulant les populations d'origine guinéenne, répandues alors sur les immenses territoires du Fouta-Djallon.

Les Bagnouns formaient autrefois un état puissant. Ils occupaient la plus grande superficie des territoires compris entre la Gambie et le Cachéo, et étaient donc à cheval sur la Casamance.

Bousculés au sud par les Ballantes, qui parvinrent même à s'ouvrir une trouée sur la rive droite du Cachéo, et atteignirent les rives de la Casamance, les Bagnouns se trouvent aujourd'hui rejetés vers le Cajinolle.

Sur la rive droite de la Casamance, les Feloupes les contiennent sur les rives marécageuses du fleuve, et se sont emparés de la meilleure partie de leur territoire. Le chef-lieu des Bagnouns semble être à Diagnou, sur la rive gauche de la Casamance. Le sceptre d'or des anciens rois y serait encore précieusement conservé. Toutefois, ces souverains bien déchus, ne se font plus sacrer sur les pierres fétiches de Piedras.

Sur la rive droite, le chef des Bagnouns réside à Djami, village qui fut autrefois colonisé par les Portugais.

Les Bagnouns sont doux, bons cultivateurs, et très attachés à la terre, ils récoltent surtout du Mil et du Riz, et s'entendent fort bien à l'aménagement de leurs champs, qui sont entourés de petites chaussées pour la retenue des eaux. Ils apportent de la cire aux escales.

Dans le Jassi et sur les bords du Songrogrou, ils cultivent les Arachides.

Chez ce peuple, le pouvoir est transmis par les femmes.

En parlant de Bissao, nous avons déjà eu occasion de parler des Ballantes.

Ce peuple occupe la rive droite du Géba, et, dans cette région, les Portugais, depuis les temps les plus reculés de leur occupation, ont eu plus d'une fois maille à partir avec eux.

Chasseurs intrépides, recherchant les forêts impénétrables et giboyeuses, les Ballantes passent, en outre, pour d'adroits voleurs et de redoutés voisins.

Ils parvinrent, dans le courant de ce siècle, à franchir le Rio-Cachéo, se répandirent dans les magnifiques forêts du San-Domingo, et s'ouvrirent un chemin jusqu'à la Casamance.

Ils poussèrent même leurs incursions sur la rive droite de cette rivière, et firent un moment du Yacine et du Boudhié un véritable désert, où, par la suite, ils venaient chasser les fauves, à défaut d'hommes.

Mais, à partir de 1860, les Mandingues prirent contact avec ce peuple, qui, rencontrant un adversaire plus puissant, dut mettre un terme à ses velléités d'envahissement. Aujourd'hui les Ballantes, grâce à leurs forêts, où ils savent se défendre avantageusement, opposent une barrière sérieuse aux Mandingues, entre le Cachéo et la Casamance : ce sont donc d'utiles auxiliaires de la cause française.

Ils apportent dans les comptoirs les mêmes produits que leurs voisins, et quelquefois aussi de l'ivoire, qui leur vient de la région comprise entre le Rio-Cachéo et le Géba.

Leur pays est couvert d'impénétrables forêts, peuplées de magnifiques bois de construction.

La forêt de Diarring, qui nous a été abandonnée par traité, est une des richesses de la Casamance.

Les Ballantes sont des nègres de taille élevée. Ils ressemblent beaucoup aux Mandingues ; ils s'en distinguent par leurs cheveux, qu'ils laissent pousser assez longs, et leurs incisives supérieures taillées en pointe. Ils n'ont aucune religion ; ils élèvent du bétail, cultivent peu, et vivent principalement des produits de la chasse et de la pêche. Ils sont en mauvaise intelligence avec certains de leurs voisins, et inspirent une certaine crainte aux populations portugaises, qui battent en retraite devant ce peuple. C'est à cause d'eux que la rivière Saral n'est plus pratiquée par les traitants.

Ils n'ont pas d'esclaves, et ne font pas la guerre pour en obtenir. Ils sont, à l'occasion, courageux, et se défendent bien.

En 1860, M. Parchappe, enseigne de vaisseau, commandant l'aviso *Le Griffon*, détruisit leur village de Couniara. Mais dans cette affaire, cet officier eut 24 hommes tués ou blessés. Leur armement se compose de fusils décorés avec des boutons de porcelaine et des coquillages, Ils ne quittent jamais leur sabre et leur poignard. Dans la répartition des pouvoirs attribués aux Administrateurs de la Basse et de la Haute Casamance, on devra confier au fonctionnaire résidant à Zighinchor, la direction politique de ces deux peuples.

Les Ballantes ont, en effet, une tendance d'extension vers les Bagnouns, car ils ne peuvent plus s'étendre, ni vers le Nord, ni vers l'Ouest.

De ce dernier côté, les frontières actuelles entre les Ballantes et les Mandingues se maintiendront probablement, car il est peu probable que ces musulmans puissent de longtemps se frayer une route à travers les forêts défendues par les Ballantes.

L'Administrateur de Sédhiou doit avoir, au contraire, la haute main sur tout ce qui concerne les rapports entre les Mandingues et les Feloupes. Si nous n'y prenons garde, le peuple Feloupe disparaîtra bientôt devant le flot Mandingue. et c'est par la rive droite de la Casamance que ces fanatiques musulmans s'ouvriront un chemin vers la côte. Le mal sera irréparable, car les Mandingues font disparaître les populations des territoires qu'ils envahissent, en en faisant des esclaves, qu'ils envoient dans l'intérieur.

Les Mandingues se répandirent dans le bassin supérieur de la Casamance, et conquirent la contrée d'une façon définitive vers 1830. Musulmans fanatiques et très guerriers, ils apportent avec eux les germes d'une civilisation déjà avancée. Leurs cases sont vastes, construites en forme de carré, et divisées en compartiments ou chambres pour les membres de la famille. Les murs sont en pisé, et la toiture en paille tressée.

Chaque village est dirigé par deux chefs: l'Alcaty, chef de la Guerre, et l'Almamy, chef religieux. Comme chez les Foulahs, la circoncision est pratiquée sur les sujets des deux sexes.

Lorsque la France créa le poste de Sédhiou, les Mandingues étaient déjà maîtres de la Haute Casamance. Ils s'étaient établis sur les débris d'un état jadis florissant, au commencement du siècle dernier, et gouverné par le roi Birain-Mansaté.

Ce petit potentat avait su créer une véritable prospérité dans ses états. Bien approvisionné d'armes et de munitions par les négriers, il avait organisé une armée de 7,800 soldats, et vivait lui-même dans l'opulence.

Les Mandingues ne purent s'étendre vers le Sud, où ils furent contenus par les habitants du Gabou. Ceux-ci, pour repousser les incursions mandingues, exécutèrent même une expédition en 1860, et envahirent, avec 3 ou 4,000 hommes et 1,500 chevaux, le Firdou et le Pakao ; mais ils ne purent s'emparer des immenses troupeaux mis à l'abri sur les rives de la Gambie.

Contenus au Sud par le Gabou, à l'Ouest, sur la rive gauche, par les Ballantes, les Mandingues achevèrent de ruiner l'empire Bagnoun, et s'attaquèrent aux Feloupes.

L'on put croire un moment que ces derniers sauraient défendre leur beau et riche pays du Fogny, nous n'avons malheureusement pas su organiser la défense de ce peuple essentiellement cultivateur et intéressant, et, dans ces dernières années, le Fogny, un des greniers de la Casamance, a été entièrement dévasté et ruiné pour longtemps.

Il serait trop long de retracer l'histoire des Mandingues depuis l'occupation du poste de Sédhiou. Sans entreprendre un pareil travail, il est au moins utile de rappeler les principaux événements qui se sont passés dans la Haute Casamance depuis la création du poste. C'est en s'inspirant de ces événements passés que l'on pourra apprécier la ligne de conduite à suivre dans la politique du pays.

L'expédition qui contribua le plus à affermir notre prestige dans la Haute Casamance, fut dirigée par le Chef de bataillon du génie Pinet-Laprade.

Elle fut décidée pour mettre un terme à une série de violences et de méfaits, dont les Mandingues s'étaient rendus coupables.

En 1855, en effet, les gens de Bombadou avaient pillé nos embarcations et massacré les équipages : en 1860, ils avaient traîné aux pieds de leurs chef. le Commandant de Sédhiou, M. le Lieutenant Falin, qui avait débarqué sans défiance sur leur rivage ; en 1856, les gens de Sandiniéri avaient mis nos comptoirs au pillage : en 1860, ils avaient déclaré insolemment au Commandant de Gorée qu'ils n'exécuteraient pas les traités signés par eux ; à la fin de cette année, Dioudoubou se partageait un vol de 2,500 fr., fait dans Sédhiou même, etc, etc.

Le 5 février 1861, le Chef de bataillon du génie Pinet-Laprade quitta Gorée, avec les avisos *Dialmath*, *Africain*, *Grand Bassam*, *Griffon*, le cutter l'*Ecureuil*, la goëlette la *Fourmi* et la citerne la *Trombe*. La flotille était commandée par le Capitaine de vaisseau Vallon. Le 10, les troupes débarquèrent à Sédhiou, marchèrent sur Sandiniéri et enlevèrent le village à la baïonnette.

Le lendemain, le Capitaine du génie Fulcrand alla détruire Dioudoubou, et le *Griffon* brûla le village de Niagabar.

Le 12, on alla enlever et incendier le village de Bombadiou. Le lendemain 13, les chefs de la rive gauche Souna, et de la rive droite Pakao et Yacine, vinrent se jeter aux pieds du Commandant Pinet-Laprade, implorant la paix, et protestant de la plus entière soumission.

La rude leçon infligée en 1861 assura à Sédhiou une ère de prospérité, qui se prolongea jusque dans ces dernières années.

En 1882, les Mandingues se montrèrent indisposés contre notre administration, qui accordait le droit d'asile à leurs captifs. A cette époque, en effet, les Mandingues ravageaient les pays Feloupes, et s'emparaient de nombreux indigènes, qui s'enfuyaient et cherchaient un refuge sous la protection de nos postes.

Un village situé à 1,000 mètres de Sédhiou se fortifia, et, faute de troupes ou d'avisos, le Commandant du poste dut tolérer cette insolence de ses voisins. Il ne pouvait, en effet, avec sa faible garnison décimée par le climat, songer à entraver les tentatives de ses redoutables voisins, et il était privé du concours de la chaloupe à vapeur qui stationnait précédemment dans la rivière.

Les marabouts provoquèrent une grande surexcitation dans la rivière, et les Mandingues poussèrent l'audace jusqu'à venir attaquer Sédhiou.

Pour donner une idée de l'influence des marabouts, nous citerons le fait d'un pilote de la Casamance qui, pendant ces événements de 1882, avait promis au Capitaine du vapeur français le *Turenne*, de la maison Maurel et Prom, de lui faire franchir la grande passe, et revint le lendemain le prévenir qu'il lui était impossible de se charger de ce pilotage, les marabouts l'ayant menacé de l'empoisonner, s'il montrait cette entrée de leur rivière aux infidèles.

Une expédition, dirigée par le Colonel Bourdiaux, imposa un traité de paix au Yacine, au Balmadou, au Souna et au Pakao. Parmi les clauses de ce traité se trouvait celle qui imposait de refuser le passage aux guerriers armés, qui voudraient traverser le pays pour porter la guerre ou faire du pillage dans les autres parties de la Casamance.

On espérait ainsi mettre un terme aux ravages commis par les Mandingues sur les pays Feloupes.

En 1883, le Colonel Bourdiaux passa un traité avec le roi du Firdou Moussa Molo, qui est un fidèle allié de la France. Moussa Molo n'a pas été heureux dans les entreprises qu'il a dirigées sur le Gabou, dans ces dernières années. Les Portugais lui ont infligé, dans la région voisine de Géba, une défaite sérieuse, à la suite de laquelle il a dû abandonner tous les villages qu'il occupait dans cette région.

Pour traiter de la politique de la Casamance, nous avons dû donner quelques détails sur les Bagnouns, les Ballantes et les Mandingues : nous ne parlerons ni des Sarakollets, ni d'autres populations, répan-

dues un peu partout pour négocier. Il nous reste à parler des Feloupes.

Ces derniers sont répandus entre le Cachéo, la Casamance et la Gambie, ils bordent le littoral, et sont contenus : vers l'intérieur par les Bagnouns, sur la rive gauche de la Casamance, et par les Mandingues sur la rive droite, depuis que les Bagnouns y ont été subjugués par les Mandingues.

Ils habitent des régions marécageuses, où les terrains aménagés par leurs soins sont particulièrement favorables à la culture du riz.

Dans leur langue, les Feloupes se nomment Yolas et Aïmats. Ils se subdivisent en plusieurs familles, forment des villages indépendants, et ne cherchent nullement à s'unir par des liens confédératifs ; cette division à l'infini crée leur faiblesse, et les met à la merci de toutes les entreprises d'un adversaire entreprenant.

Restés fétichistes, ils s'adonnent avec intempérance à l'usage du vin de palme, qu'ils récoltent à volonté sur les innombrables palmiers qui recouvrent leurs territoires.

Les principales fractions des Feloupes sont : Les Jigouches, les Karônes et les Djougoutes.

Si l'on accepte certaines données de la science moderne, ce peuple aurait beaucoup de traits de ressemblance avec les Aschantis.

Il me semble incontestable qu'on en trouverait également beaucoup avec les Bissagos, j'ai été particulièrement frappé de certains traits de ressemblance entre ces deux peuples.

Très disséminés sur la rive gauche de la Casamance, les Feloupes sont plus particulièrement propriétaires des territoires situés sur la rive droite, entre la mer et le Songrogou. Ce sont eux qui, depuis des siècles, ont mis en valeur les terres du Fogny.

En se rendant de la Gambie à la Casamance, Brue visita leur pays. Il dépeint les habitants comme des hommes énergiques, fiers et travailleurs.

Les uns vivaient retirés dans des villages, dont ils défendaient l'accès, grâce à de solides palissades, les autres recherchaient les escales fréquentées par les Européens.

Les premiers respectaient toujours les blancs, mais attaquaient les nègres voisins, les seconds se montraient sociables, accueillaient bien les étrangers, et faisaient le commerce avec loyauté.

Trois rivières, dont deux affluents de la Casamance, le *Songrogou*, le *Rio Jacoumbel*, et un affluent de la Gambie, la rivière

de *Cérèges*, arrosent le *Fogny*, et ouvrent des voies navigables aux embarcations des traitants.

Le Songrogou et la rivière de Cérèges prennent leur source dans des marais de *Bintam*, situés entre la Casamance et la Gambie. Ces deux affluents sont très voisins dans une partie de leur cours encore navigable, et ils facilitent les communications entre les deux grandes rivières. Aussi, les relations commerciales entre les bassins de la Casamance et de la Gambie se font-elles par ces rivières.

Dès les temps les plus reculés de l'apparition des Européens, des relations commerciales importantes s'établirent avec l'intérieur du Fogny par ces communications naturelles, et des colons de nationalités diverses vinrent s'établir dans ces régions.

Un négrier espagnol de *Cuba*, le seigneur *Juan Malnonado*, s'était créé dans le voisinage de *Pasca*, sur le Songrogou, une habitation organisée en place forte ; elle était entourée d'une quadruple palissade, avec des redoutes en terre, et était armée de 8 pièces de canon.

Pasqua était la citadelle du Fogny, le roi de ce pays y résidait, et, pour maintenir son autorité sur les Feloupes, il y entretenait une garnison de 100 fusilliers. La ville était entourée de 6 rangs de palissades fortement liées entre elles.

Le cours de la rivière de Cérèges sépare le Fogny du Kian. Le Kian est habité par les Bagnouns, subjugués depuis par les Mandingues.

Cérèges était la Capitale des Bagnouns du Kian. Au siècle dernier, les Anglais et les Portugais y étaient installés, et la Compagnie française y créa un établissement en 1700.

A cette époque, le roi de Cérèges avait su conserver une certaine indépendance, et en 1670, les Anglais étant venus pour l'intimider, avec une embarcation armée, furent repoussés à coups de fusils par ses guerriers.

Un espagnol, nommé Juan Philippe, s'était établi dans le pays, et avait épousé la fille du roi. Ce gentilhomme voulait convertir les habitants à la foi chrétienne, et avait à moitié gagné son beau-père ; mais il fut impossible à Juan Philippe de faire venir un prêtre, malgré les démarches qu'il avait faites auprés des Portugais.

Les expéditions de Hilor et de Thiong, en 1860, assurèrent aux yeux des Feloupes notre suprématie sur leur pays. Les traités qui furent conclus à la suite de ces expéditions furent respectés, et assurèrent à nos traitants et à ceux de Zighinchor la protection nécessaire dans les transactions commerciales qui se faisaient avec ce pays.

Ces transactions étaient d'autant plus importantes que ce pays était, sans conteste, le plus grand marché de riz des rivières du Sud.

Malheureusement en 1877, la rive droite de la Casamance fut dévastée par Fodé-Kaba. Ce fut la chasse à l'esclave, sous le couvert de l'islamisme.

L'invasion du Fogny par Fodé-Kaba fut violente. Tous les villages placés entre le Songrogou et le marigot des Djougoutes furent pris et détruits successivement. Il conduisit ensuite ses partisans dans le Nord, et revint au Sud détruire les nouveaux villages que, pendant son absence, les Feloupes reconstruisaient sur leurs emplacements anciens.

Quand le Fogny fut dévasté, il entreprit, avec Sounkary, chef du Boudhié, une expédition contre les Ballantes, sur la rive gauche. Ceux-ci opposèrent une résistance résolue, et les Mandingues durent se retirer, après avoir brûlé le village de Mangrougou, et fait là aussi, de nombreux captifs.

En 1881, un fort convoi de captifs qu'il expédiait vers l'intérieur fut saisi par Moussa-Molo, roi du Firdou et notre allié.

Les Feloupes qui ont pu échapper à cette guerre d'extermination se sont réfugiés auprès des postes de la Casamance. Leur riche pays est ruiné pour longtemps.

Maître du Fogny, Fodé-Kaba passa dans le Combo, où l'appelait le roi Sylla, qui sentait son autorité méconnue par ses sujets, et voulait raffermir son pouvoir avec le concours de son puissant voisin. Fodé-Kaba ne se fit pas prier, mais il chercha à s'implanter dans le Combo et à contrebalancer l'influence de celui qui l'avait appelé.

Reconnaissant trop tard le danger, Sylla s'adressa au Gouverneur de Bathurst, demandant aide et protection pour chasser le loup qu'il avait introduit dans la bergerie. Sir Samuel Row refusa d'intervenir.

Repoussé par les Anglais, il implora notre alliance, qui ne lui fut pas davantage accordée. Réduit à ses propres ressources, mais secondé par ses sujets, las d'être foulés par l'ancien allié de leur maître, Sylla put rejeter Fodé-Kaba dans son tata de Birkama, et il parvint même, en février 1888, à le tuer, grâce à la défection des partisans du prêcheur de guerre sainte.

Les populations Feloupes, terrifiées par le brigandage de Fodé-Kaba, avaient peu à peu abandonné le Fogny, et les récoltes, en partie détruites par la guerre, menaçaient d'être nulles cette année.

A la suite des derniers événements, l'émigration de ces malheureuses

populations a complètement cessé, et ceux qui avaient quitté le Fogny y reviennent journellement pour bénéficier de leurs travaux.

La tranquillité ne pouvait être assurée définitivement en Casamance qu'au prix de la défaite des derniers partisans de Birahim, car Papa Amar, lieutenant de Fodé-Kaba, et son cousin, cherchaient à rassembler les guerriers de l'ancien chef, afin de former une colonne destinée à continuer les brigandages qu'ils avaient commis ensemble.

Heureusement, au Sénégal on s'était ému de l'état de choses toléré dans le Fogny, et l'administrateur de Sedhiou reçut ordre d'intéresser les différents chefs de la Casamance à notre cause. Le roi Sylla fut donc invité à continuer ses opérations contre les bandes de l'ancien agitateur. Pendant ce temps, Papa Omar continuait à rassembler les débris des anciennes bandes ; mais les populations, revenues de leur stupeur, et se sentant d'ailleurs soutenues, se montrèrent disposées à opposer une certaine résistance au nouveau chef de bande et à son frère M'Bagnik-Dialo. Les Feloupes de Congoli et de Barada repoussèrent même, au mois de juillet 1888, les guerriers de Fodé-Kaba, et leur infligèrent des pertes sensibles.

Cet exposé sommaire de la politique de la Casamance, montre le rôle important qui incombe à un administrateur soucieux de maintenir la paix, qui, seule, peut assurer le bien des intérêts commerciaux dans la rivière devenue complètement française.

Comme on peut le voir également, le centre des relations politiques est à Zighinchor.

Aussi, ce point signalé pour tant de raisons, semble-t-il appelé à devenir la capitale de la Casamance, et la résidence de l'Administrateur. La situation essentiellement militaire qu'il faut conserver à la place de Sedhiou, pourra contribuer à contrebalancer les velléités guerrières des Mandingues, et facilitera l'œuvre de paix de l'Administrateur de Zighinchor.

Les Bois de la Casamance.

La région comprise entre le Cachéo et la Casamance au-delà du marigot de Cajinolle est couverte de magnifiques forêts à peu près impénétrables, c'est à peine si quelques sentiers permettent de passer du fleuve français au fleuve portugais; parallèlement à ces deux fleuves, il est impossible de circuler. Ces forêts ne s'éclaircissent que dans le voisinage de la frontière Mandingue dans la haute Casamance.

Tous les bois qui se rencontrent dans ces forêts sont propres aux constructions, ils peuvent convenir même à la menuiserie et à l'ébénisterie, toutefois, il y a lieu de remarquer qu'ils sont généralement durs et très difficiles à travailler et à transformer en bois ouvrés, aussi, le sciage en planches et en madriers est-il long et pénible ; et l'on met promptement hors de service les outils employés à cette opération.

Il serait trop long de faire une nomenclature complète de tous les bois utilisables de la Casamance, nous nous contenterons d'attirer l'attention sur certaines essences qui présentent des qualités hors lignes.

Le Cail Cédra (Khaya Sénégalensis) atteint souvent au tronc plus de 1 mètre de diamètre, il est très droit, très propre aux constructions et à la charpente.

Le Benten appelé Bintaforo chez les Mandingues (ercodendron anfractuosum) atteint souvent 20 et 25 mètres sans offrir aucune ramification : c'est un tronc nu et sans branches, mais complètement couvert d'aiguillons droits et coniques, qui s'étiolent, se dégradent et finissent par disparaître lorsque la plante a acquis un certain développement.

Cet arbre atteint sur les bords de la Casamance des dimensions considérables. Son bois mou et léger, convient parfaitement à la fabrication des pirogues.

Le Veyne, Kinau des Mandingues (sterocarpus trinaceus) est propre aux constructions navales ; il est d'une très grande durée, résiste très bien à l'action de l'eau, et convient surtout au bordage des embarcations.

Le Détarr appelé Mambodo par les Mandingues (détarium sénégalensé convient comme bois de charpente et de construction maritime ; sa largeur au tronc dépasse souvent 1 mètre.

Le Solum, appelé Kocyto par les Mandingues (dialum nitidum) n'atteint pas de grandes dimensions, mais il est très propre aux petites constructions navales.

Le N'dimb, appelé Dauta par les Mandingues (Sterculia Cordifolia) atteint les dimensions considérables (30 à 40^{m}). Son bois convient très bien à la construction des grands navires, il fournit des billes dans lesquelles les Mandingues taillent les mortiers à couscous, les grandes callebasses, les tam-tam de guerre et de danse.

Les bois de la Casamance pourraient être l'objet d'un commerce

avantageux, à cause de leur bonne nature et de leurs excellentes qualités. Toutefois, il faudrait choisir avec discernement les territoires d'exploitation, car il y aurait des difficultés insurmontables à pénétrer dans certaines parties de ces forêts, et à tenter une exploitation loin des marigots qui peuvent servir au flottage.

Nous croyons cependant que l'exploitation des forêts peut se faire : et une entreprise dirigée avec intelligence, donnerait, c'est encore notre opinion, des résultats rémunérateurs.

Dans la Casamance, les forêts poussent sur des terrains peu ou pas accidentés. Il serait possible de faire rouler une scie à vapeur parfaitement mobile. Les bois étant traités sur place, leur transport au marigot ou au fleuve deviendrait facile.

On doit considérer que dans la Casamance on pourra utiliser des ouvriers d'art qui ne recevront qu'un paiement de 3 à 4 fr. par jour, et des manœuvres tant qu'on en voudra, à 1 fr. et 1,50 par jour. Les bois que l'on exploitera ayant une grande valeur on peut donc espérer faire un commerce lucratif.

Dans la Casamance et le Rio-Cachéo on construit de nombreuses embarcations avec ces bois remarquables.

De 1855 à 1856 on construisit à Sedhiou avec le Cail Cédra une goëlette de 20 tonneaux : une autre, le *Dakiabor*, de 30 tonneaux : un chaland, *l'Ursule*, de 40 tonneaux : un autre, la *Casamance*, de 100 tonneaux, etc., etc.

Depuis 1830 les forêts situées entre la Casamance et le Rio-San-Domingo sont exploitées régulièrement par le gouvernement portugais. Des ouvriers venus de Lisbonne, choisissent des bois et dirigent l'opération ; l'exploitation se fait du côté du Rio-Cachéo, chaque année un ou deux hiates viennent de Lisbonne charger ces bois destinés à des constructions navales. Les hiates qui font ce transport sont construits avec des bois provenant de ces forêts.

Un des arbres les plus recherchés par les Portugais pour la durée et l'incorruptibilité de son bois est l'Erythroplœum d'Afzelius. Il est désigné chez les Portugais sous le nom de Mancône ou l'arbre d'eau rouge : les Feloupes le nomment Bourane (boire) ; son écorce rougeâtre est un poison violent ; elle sert à composer la boisson qu'utilisent les noirs dans l'épreuve des jugements de Dieu.

A Bissao et à Cachéo on fait avec le Mancône des affûts de canons qui durent de longues années, exposés au soleil et à la pluie.

Les grosses branches de cet arbre s'emploient en courbes et en

varangues dans les constructions navales. On s'en sert pour soutenir la charpente des maisons construites en pisé. La partie plantée n'est attaquée ni par l'humidité, ni par les termites qui dévorent presque tous les bois. Ce bois pourrait être utilisé avantageusement, pour fournir des traverses aux chemins de fer du Sénégal.

CHAPITRE II.

Le Rio-Compony et Kandiafara. — Dandoum. — Kadé. — Considérations politiques. — Le Rio-Nunez. — Le Café. — Conclusions relatives aux rivières du Sud.

Le Rio Compony et Kandiafara.

Dans le Sud, la frontière de la Guinée portugaise passe sur les territoires compris entre le Cassini et le Rio-Compony, et se continue entre ce dernier fleuve et lo Rio Grande (Koliba Kokoli) jusqu'au 16e méridien de long. O. de Paris.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer dans la première partie de cette étude, elle passe sur les territoires des Nalous et des Foulah Coundas.

Ces derniers, dont les relations commerciales sont chaque jour moins suivies avec les escales du Rio Grande de Bolola et de Boubah, qu'ils abandonnent d'ailleurs d'autant plus volontiers que les marchandises portugaises y sont lourdement taxées, viennent trafiquer dans des conditions beaucoup plus avantageuses dans les escales du Combidiah, du Cassini et surtout à Kandiafara. Aussi, le commerce du Compony prend-il une grande extension, et est-il représenté aujourd'hui par toutes les maisons de Rio-Nunez :

Cie Française,
Randall et Fischer,
Blanchard et Cie.

Une société de Sierra-Léone, dirigée par M. *Betz*, commerçant indigène de la colonie anglaise : et la maison Randall et Fischer dont les petits vapeurs fréquentent les établissements du Compony et viennent sur lest enlever tous les mois ou deux fois par mois, les produits du Compony. D'autres négociants de Sierra-Léone apportent également leurs produits dans le Compony sur de petites embarcations: ni les uns ni les autres ne payent de droit de sortie, cette rivière n'ayant pas de douane, ce fait constitue un réel préjudice pour les maisons françaises du Rio-Nunez, qui centralisent leurs opérations commerciales dans cette rivière, et en payent les droits de sortie.

La concurrence illicite des Anglais porte un préjudice considérable non-seulement aux affaires traitées dans le Compony par les maisons du Rio-Nunez, mais également au commerce que font ces maisons dans le Rio-Nunez. Les Anglais livrent, en effet, dans le Compony des marchandises à meilleur prix qu'ils ne pourraient le faire s'ils étaient soumis à nos tarifs douaniers ; or, personne n'ignore que, même en payant les droits, leurs marchandises font concurrence aux nôtres.

Si on laissait le Compony sans douanes, une partie du commerce du Rio-Nunez se détournerait complètement de cette rivière et viendrait à Kandiafara.

Il y a lieu de faire remarquer cependant, que dans les conditions actuelles, le commerce de cette escale se fait dans des conditions difficiles.

Il faut avoir la hardiesse des Anglais pour commercer actuellement dans le Compony. Les traitants qui viennent à Kandiafara sont, en effet, obligés de payer tribut aux chefs du Foréah, d'accepter toutes leurs prétentions et de subir à l'occasion leurs violences.

Pendant que nous étions à Kandiafara, la protection qu'assurait notre présence a été un coup de fortune pour les commerçants anglais. Ils ne craignirent plus en effet d'être pillés ; envoyèrent de nombreuses marchandises, et la traite prit tout à coup une importance inusitée.

Les Foulah-Coundas n'ont voulu autoriser aucune maison à construire des établissements protégés par une enceinte, les traitants ne peuvent avoir que des cases ouvertes à tout venant, et sont sous la perpétuelle menace de leurs acheteurs.

A Kandiafara, le Rio Compony a encore 10 mètres d'eau ; jusqu'à la mer ses fonds sont partout très grands. Malheureusement à l'entrée il y a une passe difficile à cause d'une barre de sable et de quelques roches. Toutefois, il semble possible d'améliorer ce passage : les rochers

sont de faible dimension, et la dynamite en aurait peut-être facilement raison.

Quoiqu'il en soit, dans l'état actuel, les petits vapeurs et les embarcations de toute nature remontent à Kandiafara, à plus de 80 kilomètres dans l'intérieur des terres. L'escale semble donc appelée à prospérer d'autant plus que les bateaux peuvent aborder à quai avec 4 et 5m d'eau. Toutefois, des progrès sérieux ne pourront être accomplis de l'initiative même des commerçants, que si grâce à notre protection, ils peuvent venir s'installer d'une façon permanente et sûre : et les indigènes les en empêcheront, jusqu'au jour où nous aurons fait acte de possession.

Kandiafara bénéficiera alors du commerce qui se dirigeait autrefois vers le Rio Grande de Bolola, commerce qui était des plus importants. Cette escale aura en outre l'avantage de continuer la traite avec le Fouta-Djallon pendant la saison de l'hivernage, alors que le Géba, le Combidiah, le Cassini, le Rio-Nunez, le Pongo, la Mellacorée ne sont plus accessibles aux caravanes de l'intérieur.

Un fait tout nouveau et digne d'attention que nous venons de constater tout récemment pour l'escale de la Dubreka se produira également à Kandiafara ; les Foulahs sont venus à la Dubreka pendant l'hivernage' ils viendront également à Kandiafara. Ces deux escales sont, en effet, les seules qui soient reliées avec le Fouta-Djallon par des routes en pays montueux, toujours sec et jamais inondé.

A toute époque de l'année on peut aller de Kandiafara à Kadé et à *Timbo* sans rencontrer un marécage ou une rivière difficile à franchir.

A toute époque de l'année, on peut également aller de la Dubreka à Timbo pour les mêmes raisons.

Kandiafara se prête de tous points à la création d'établissements. Il y a en effet sur la rive droite, un plateau élevé, 70 mètres au-dessus du fleuve ; on n'a donc pas à craindre l'influence malsaine du voisinage immédiat des rives. Le pays est très beau : le Rio-Compony passe à juste titre pour une des plus pittoresques rivières du Sud ; l'eau est douce, même à marée haute ; les rives du fleuve, formées de sable et de strates rocheuses qui plongent à pic, n'offrent pas le danger des alluvions empoisonnés du Rio-Nunez et du Cassini.

Kandiafara est à trois journées de Kadé pour les Foulahs ; et cette ville, ainsi que nous le ferons voir plus loin dans le cours de ce récit,

prend une importance capitale, et semble aujourd'hui contrebalancer l'influence des plus grands centres du Fouta-Djallon.

La reconnaissance que nous avons faite du Cogon permet d'espérer que ce cours d'eau qui descend du centre même du Fouta-Djallon, puisse être utilisé un jour pour la navigation des petites embarcations jusqu'à la hauteur de Dandoum, c'est-à-dire à moitié chemin de Kandiafara et de Kadé, et peut-être au-delà.

En se rendant du Rio-Nunez au Fouta-Djallon, le capitaine Lambert traversa ce fleuve, pendant les plus basses eaux, à plus de 500 kilomètres de Kandiafara. La description que notre compatriote donne de ce cours d'eau montre l'importance qu'il a encore à cette distance de son embouchure.

Le capitaine Lambert franchit le Cogon à l'époque de ses plus basses eaux.

« Cette rivière, dit-il, large de 40 à 50^{m}, roule ses eaux calmes, lim-
» pides et profondes de 30 à 40 cent. sous une épaisse et fraîche route
» de verdure, formée de bombax et de nettés entrelacés et liés les uns
» aux autres par un lacis de lianes, dont les tiges sarmenteuses, courant
» de branche en branche, se balancent au-dessus des eaux en capri-
» cieux festons, en innombrables guirlandes de feuillage et de fleurs.
» C'est un de ces sites qui font momentanément oublier la patrie.

» Le Cogon que, jusqu'à présent, toutes les cartes ont confondu avec
» le fleuve *Kakandy* est un cours d'eau très distinct, dont le volume
» dépasserait de beaucoup celui du Rio-Nunez devant Kakandy, à la
» marée basse. Je m'assurai que son bassin, après avoir contourné du
» Sud au Nord l'extrémité de la vallée du *Taguilenta* (haut Rio-Nunez),
» court ensuite droit à l'Ouest jusqu'à la mer, en demeurant également
» indépendant du Rio-Grande au Nord, et du Rio-Nunez au Midi. »

Un voyageur hardi qui se rendrait muni d'un canot en toile analogue à celui qui nous a rendu de si grands services, au point où M. Lambert a vu le Cogon, c'est-à-dire à quelques petites journées de Boké, pourrait descendre en quelques jours cette intéressante rivière; il en reconnaîtrait le cours exact, et fournirait des renseignements utiles sur sa navigation.

On ne peut explorer exactement le Cogon qu'en le parcourant avec une embarcation. il est impossible, en effet, d'approcher de ses rives et dans le cours de l'exploration que nous venons de diriger, c'est parfois au prix des plus rudes efforts que nous avons pu arriver sur ses bords.

Dandoum.

Le Rio-Grande (Koliba) et le Cogon suivent des directions générales parallèles, et ne sont séparés que par un espace de quelques kilomètres sur une partie de leur cours. Ils divergent à hauteur de Dandoum. Entre les plateaux agricoles de Saala et la région montagneuse de Dandoum, le territoire resserré entre les deux fleuves est accidenté, très boisé, inhabité, et par suite il présente un aspect des plus sauvage. Aussi, Dandoum qui est un des rares villages construits dans ces forêts désertes, est-il un centre signalé malgré son peu d'importance ; il occupe d'ailleurs une position stratégique de premier ordre, car il commande à l'entrée du défilé resserré entre les deux fleuves, la seule route qui établit des relations entre le Foreah et le Fouta-Djallon. Il contient 150 cases, et sa population peut être évaluée à 800 ou 1,000 habitants. C'est un village de captifs du roi de Kadé. De création récente, il s'élève au milieu des bois, et seul, l'emplacement occupé par les cases, est défriché convenablement. Les indigènes font de grands efforts pour aménager dans le voisinage des terrains favorables à la culture, la région est riche, et les efforts semblent déjà couronnés de succès. De hautes collines entourent de tous côtés le village ; couvertes de bois épais, elles interceptent le passage de l'air, et leur sol rocailleux chauffé par le soleil, reflèchit la chaleur et augmente d'autant la température. Ainsi que nous venons de le faire remarquer, Dandoum commande l'étroit couloir montagneux qui sépare le Rio-Grande (Koliba) du Rio-Compony (Cogon) et par suite le chemin du Foréah qui s'y bifurque pour prendre les directions de Timbo et de Kadé. Ce village est aussi en communication avec Boké.

Le jour où les habitants de Dandoum feront cause commune avec leurs congénères du Foréah, ce qui pourrait arriver, à notre avis, dans un avenir prochain, l'accès du Foréah sera fermé aux armées du Fouta-Djallon, et Mody-Yaya ne pourra plus venir s'immiscer dans les affaires de ce pays.

Dandoum se trouve sur le territoire reconnu aux Portugais. Quand nos voisins de la Guinée seront fermement résolus à faire prévaloir leur influence dans la partie du Foréah comprise sur leur territoire, ils devront occuper cette position. Au-dessus de la chute de Contabanie, des bateaux peuvent remonter le Koliba et le Kokoli jusqu'à

hauteur de Kadé, et par conséquent de Dandoum. Il serait donc facile d'y ravitailler une colonne et de maintenir des communications avec un poste qui y serait établi.

Dans cette hypothèse, étant isolés du Kadé, les Foulah-Coundas seraient réduits à se soumettre si les Biaffades soutenus par une colonne Portugaise, tentaient un effort sur le Foréah.

Kadé.

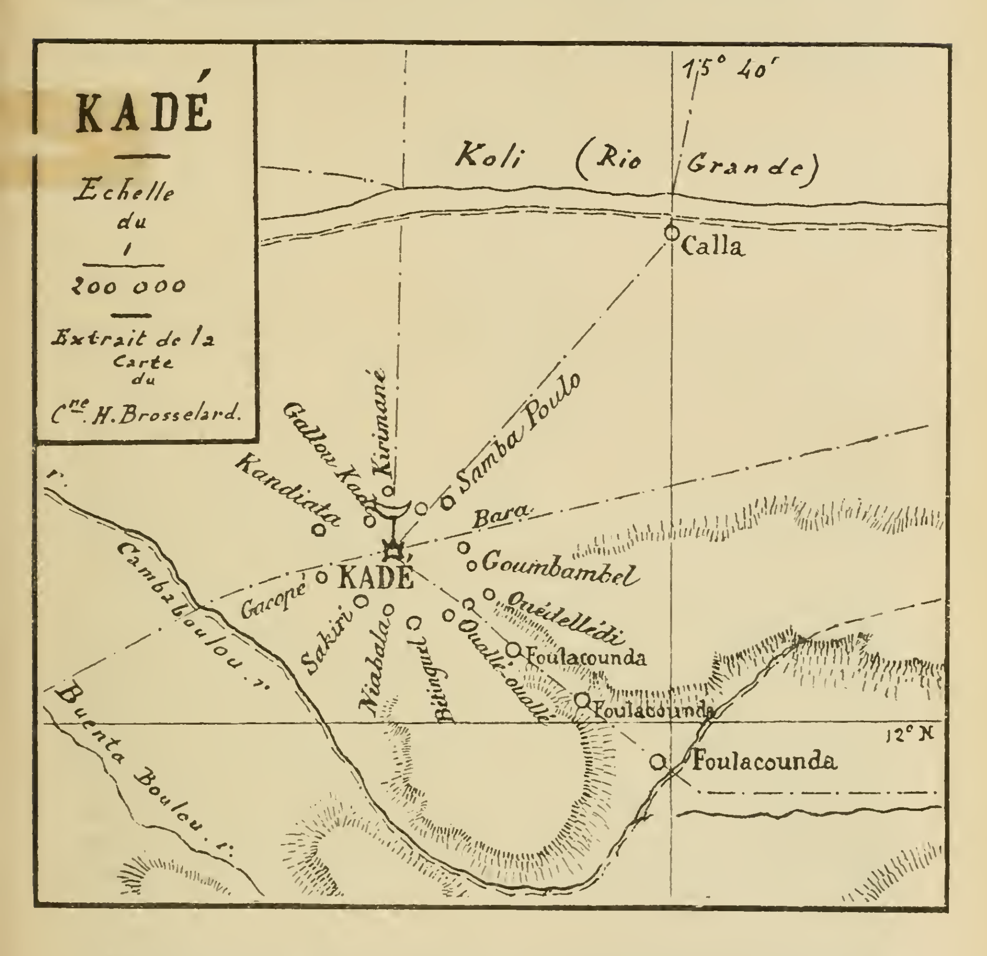
Kadé qui a pris depuis peu une importance considérable, n'était. il y a un siècle, qu'un petit village de Tyapys. Ces noirs habitaient toute la région montagneuse située entre le bassin du Kokoli et du Cogon.

Ce peuple, inférieur physiquement et moralement, était appelé à disparaître au contact des races supérieures venues de l'Est. Pour échapper aux déprédations des Foulahs qui les traitaient en race d'esclaves, les Tyapys se retirèrent dans les montagnes les plus cachées et les moins abordables de leur pays, et abandonnèrent la région située entre Kadé et le Foréah, dans laquelle ils ne pouvaient sauvegarder leur liberté.

Quand les Mandingues envahirent la haute Gambie et la haute Casamance, ils étendirent leur zone d'incursion jusqu'au pays fertile du Gabou. Ils s'arrêtèrent dans le Mana, sur la rive gauche du Kokoli, barrière large de 150 mètres avec 5 mètres de fond aux basses eaux. Toutefois, ce peuple essentiellement envahisseur, chercheur de bonnes terres, apprécia la région de Kadé, et des Mandingues passèrent individuellement le Koli pour venir s'établir dans ce village. Les Mandingues furent accueillis à Kadé en amis, et il ne semble pas qu'ils y soient venus en conquérants.

Le Kadé fit longtemps partie de la province du Labé. Aujourd'hui, ce pays forme un district relevant directement de l'autorité des Almamys : Mody-Yaya qui se donne le titre de roi de Kadé, roi du Gabou et roi du Foréah, n'a qu'une autorité très contestable sur le Gabou, pays essentiellement Mandingue qui a su jusqu'à ce jour opposer une barrière infranchissable au flot foulah. Il est plus heureux dans le Foréah où il a fait assassiner en 1886, le roi Bokar Guidali ; et depuis, il descend de temps en temps dans ce pays, ne remontant jamais à Kadé qu'après avoir mangé tout ce qui est dans les greniers et enlevé tout ce qui est de bonne prise, car les Foulah-Coundas

sont considérés par ses gens et par lui-même comme des tenanciers taillables à merci.



Mody-Yaya qui est un guerrier entreprenant, avait en 1883 une influence considérable dans le Fouta-Djallon. et avait fait assassiner Alpha Ibrahima son oncle, roi du Labé. Appartenant à une des deux familles qui fournissent les Almamys, il semblait destiné à être élevé lui-même un jour à cette haute dignité. Malheureusement il conserve dans la jambe une balle qui occasionne une blessure grave et inguérissable; aussi, de l'avis du docteur Noury, ses jours sont-ils comptés.

Il ne faut donc pas faire trop grand cas pour l'avenir, des bonnes relations que nous avons avec ce roi.

Actuellement, la ville de Kadé a environ 400 cases, et sa population est de 3 à 4,000 habitants. Dans un rayon de 2 kilomètres autour de la ville, sont venus s'établir successivement 12 villages, ce sont les suivants :

Kandiata ;
Gallou Cadé ;
Kiri Mané ;
Samba Paulo ;
Dara ;
Goumbambel ;
Ouedelledi ;
Oualleouallé ;
Betinguel ;
Niabala ;
Sakiri ;
Gacapé.

Ces douze villages ont une population qui double celle de la ville même de Kadé, et le village de Dara, à lui seul, peut mettre 100 fusils en ligne. Kadé avec ses villages annexes, peut mettre mille hommes libres sous les armes. L'importance que prend ce centre est due à l'action politique de Mody-Yaya. Ce chef. outre l'influence considérable qu'il doit à sa naissance, car il est issu d'une des deux familles les plus puissantes du Fouta-Djallon, s'est assuré le dévouement absolu de ses partisans, par les bénéfices qu'il leur permet de réaliser en exploitant avec lui le Foréah. Sa résidence étant située dans une région admirablement fertile. pleine de ressources, et relativement rapprochée des escales, reçoit les marchandises européennes de première main, et devient même aujourd'hui un entrepôt pour les régions plus éloignées. Protégée au Nord par le fossé du Koli, au Sud et au Sud-Ouest par des montagnes impraticables, ce centre occupe en outre une situation stratégique qui le met à l'abri des coups de main des voisins ennemis. Aussi, peut-il devenir à l'occasion une excellente base d'opérations pour l'invasion foulah dans l'Ouest S'il n'y a pas d'arrêt dans le développement de Kadé, cette ville deviendra de fait la capitale du Fouta-Djallon.

Considérations politiques.

Notre reconnaissance de la région comprise entre le Cogon et le Rio-Grande, n'eût pas été complète, si tout en décidant du tracé qu'il

conviendrait de donner à la frontière proposée par le traité de 1886, nous n'eussions pas envisagé la situation politique que suscitera la double influence française et portugaise ; nous devions songer également à reconnaître les moyens de remédier au cas échéant, à une situation qui eût été singulièrement regrettable, si elle eût été sans remède.

Dans la région sud de la Guinée Portugaise, la frontière coupe ainsi que nous l'avons fait observer, dans toute sa largeur le pays des Nalous. Ce peuple relève du roi Dinah. A l'Est du pays des Nalous, la frontière partage en longueur le Foréah qui relève du roi Mahmadou Paté.

Dans l'état actuel, Dinah deviendrait sujet du Portugal, pour la portion d'état Nalou qui se trouve située au Nord de la nouvelle frontière. Or ce roi est lié à l'influence exclusive de notre politique par un traité déjà ancien renouvelé et sanctionné depuis.

Quant à Mahmadou Paté, roi par la volonté des Portugais, il deviendrait sujet français pour une portion considérable de ses Etats.

Une telle situation ne saurait subsister sans inconvénients pour les deux puissances coloniales.

Il faut donc songer aux modifications et aux mesures qui peuvent y remédier. En ce qui concerne les Nalous, la France seule doit intervenir. Il y aurait donc lieu d'inviter Dinah à renoncer aux territoires situés au Nord du Rio-Compony ; de lui faire remarquer que ses sujets n'ont déjà plus pied sur les territoires du Combidiah, ni même sur ceux du Cassini ; et qu'ils ne renonceront donc ainsi, qu'à la région inhabitable comprise entre le Compony et le Cassini. Ce sacrifice n'est donc pas grand. Toutefois, il y aurait lieu d'indemniser Dinah, et de faciliter l'émigration des quelques rares Nalous qui sont sur les bords du Cassini, en leur assurant des terres sur le territoire français.

La question du Foréah doit être réglée d'un commun accord par le Portugal et la France. Il y aurait lieu pour les deux puissances signataires du traité de 1886, de faire comprendre au roi du Foréah et aux chefs influents de ce pays, qu'elles accueilleront favorablement une proclamation d'indépendance vis-à-vis du suzerain de Kadé, quand Mody-Yaya mourra, ce qui semble ne pouvoir tarder. Se sentant soutenu, le Foréah saisira certainement une occasion favorable pour proclamer son indépendance. Au lendemain de cette manifestation, le roi Mahmadou-Paté pourrait faire abandon de ses droits pour la partie

de ses états situés sur le territoire français, et Bacari-Lombi se ferait alors proclamer roi par les chefs des villages de ce territoire.

Cette situation nouvelle sera d'autant plus facile à créer qu'elle existe en quelque sorte déjà. Bacari-Lombi est plus puissant dans les villages du sud que son maître Mahmadou Paté. Pour donner une sanction à leur déclaration d'indépendance, il faudra que sans tarder, les deux états du Foréah organisent leur défense. Les villages de Saala, de Contabany, de Kevel, de Koumoutaly, seront, le cas échéant, appelés à soutenir les premiers le choc du successeur de Mody-Yaya, si ce suzerain se croit assez fort pour revendiquer les droits de son prédécesseur. De la résistance de ces villages dépendra le salut du Foréah.

Dans le cas d'une proclamation d'indépendance du pays des Foulah Coundas, il est fort probable que Dandoum proclamera également sa propre indépendance et se ralliera aux propres intérêts des gens du Foréah. Dans cette dernière hypothèse, c'est Dandoum qui deviendra le boulevard de cet état. Les gens de Foréah auront donc le devoir de soutenir leur alliée.

Au cours de ces événements, le Portugal et la France jugeront peut-être nécessaire de fournir un concours effectif à la défense des libertés des deux états Foulah-Coundas. Dans tous les cas, ils auront à apporter leur appui moral si puissant par lui-même, et pourront engager leurs protégés réciproques à passer avec le roi de Kadé des traités de commerce, qui assureront sur les routes un libre passage aux marchandises entre Kadé, et les escales de Boubah et du Rio-Compony.

Les habitants de Kadé, tout en regrettant la perte d'une ferme d'un excellent rapport, conserveront ainsi l'important privilège des transactions commerciales, qui dans l'état actuel contribue pour une si large part à leur prospérité.

Il ne faudrait pas voir dans la politique que nous proposons une cause possible de conflit avec les Almamys de Timbo.

Les chefs du Fouta n'envisagent pas sans une certaine jalousie la puissance croissante de Kadé. Quant au Foréah, ils le considèrent comme une possession particulière de Mody-Yaya ; et de même qu'ils se refusent depuis plusieurs années à seconder ce dernier dans ses revendications sur le Gabou, de même ils refuseront à son successeur le concours de leur influence, et l'appui des armées de la confédération pour soutenir des intérêts particuliers, et aider à la répression des Foulah-Coundas.

Quand on considère la situation intérieuré du Fouta-Djallon, on est amené à se demander si cette confédération, dont l'organisation semble au premier abord si forte. n'est pas bien près de se désagréger. On sait que le Fouta-Djallon est constitué en une république aristocratique, où le pouvoir est alternativement détenu par deux chefs élus, qui prennent le titre d'Almamys (prince des croyants). Ils sont toujours choisis dans les familles d'Alfa et de Sory. Un conseil des anciens dont font partie de droit tous les notables de Timbo, est chargé de discuter les affaires publiques. Il donne son avis sur les nominations des chefs des provinces et sur les questions de politique intérieure : il discute les rapports avec les États voisins, et approuve les traités passés au nom de l'Almamy, qui n'est que le premier représentant de la nation Peuhl. Cette sage organisation serait l'objet de notre admiration, si nous ne constations en même temps que le Fouta-Djallon est divisé en 13 provinces, habitées par une population de 4 à 500,000 individus libres, et par un nombre égal d'esclaves.

Les Foulahs en s'emparant, il y a deux siècles du pays des Dialonkès, se sont en effet installés dans les villages occupés par ces derniers et se sont mêlés avec eux. Rayonnant ensuite autour des massifs de leurs montagnes, ils soumirent toutes les populations voisines, déplacèrent les habitants, et créèrent des villages d'esclaves, sortes de fermes d'exploitation, qui au temps de la traite des nègres, constituaient peut-être des haras inépuisables pour le trafic avec la côte, mais qui aujourd'hui que les Foulahs ne trouvent plus l'écoulement de leurs esclaves, deviennent de véritables centres de résistance dont la force est augmentée sans cesse par l'arrivée de nouveaux captifs faits dans les guerres heureuses. Les villages d'esclaves se sentent d'ailleurs, grâce à l'accroissement naturel de leur population, une telle puissance, qu'ils n'hésitent plus à se grouper pour donner plus de cohésion à leurs résistances et à leurs revendications. Aussi, sur bien des points, les maîtres n'osent-ils plus venir réclamer leurs redevances qu'à la tête d'une armée.

La population esclave des Foulahs étant peut-être aujourd'hui aussi considérable que la population libre, on s'explique que dans beaucoup d'endroits elle ne soit même plus tributaire. Les maîtres n'oseraient enlever si ce n'est par la force des armes et par droit de conquête, les sujets dont ils voudraient faire une marchandise. Ceux-ci ont d'ailleurs des captifs, et ces masses de populations qui acquièrent chaque jour des droits et des libertés, les Foulahs n'ayant su se les assimiler, semblent

appelées à devenir bientôt réellement maîtresses du sol sur lequel elles ont été à l'origine parquées en quelque sorte par les Foulahs.

On peut donc admettre que des petits états indépendants des Almamys ne tarderont pas à se constituer sur la terre du Fouta-Djallon.

La proclamation d'indépendance du Foréah, peuplé d'anciens esclaves des Foulahs sera dans un avenir prochain un pronostic de la désagrégation qui se produira peu à peu sur d'autres territoires.

Le Rio Nunez.

Avant l'exploration que j'ai dirigée dans le Rio-Compony, ce fleuve était géographiquement inconnu, et la seule rivière occupée effectivement par la France dans le voisinage de la frontière portugaise était le Rio-Nunez. Aussi, malgré son éloignement du théâtre futur de mes opérations, je fus dans la nécessité de m'y rendre, pour prendre pied sur le continent, compléter mon organisation, et créer en quelque sorte ma base d'opération.

Le *Rio-Nunez* fait partie du groupe des rivières françaises comprises entre la *Guinée Portugaise* et *Sierra-Leone*. Ces rivières sont les suivantes :

Rio-Compony.
Rio-Nunez.
Rivière Kappatchez
d° Condéyéri.
d° Coundindi.
Rio Pongo.
Rivière Bramaya.
Rio Dubreka.
Rivière Manéah.
d° Morébayah.
d° Béreiré.
d° Forécariah.
d° Tannah.
d° Mellacorée.

Chacun de ces cours d'eau ouvre une route vers le *Fouta-Djallon*, et quelques-uns ont une très grande importance, car pénétrant fort loin vers l'intérieur, ils sont appelés à être utilisés comme voies navigables.

Tels sont le *Rio Compony*, la *Dubreka* ou *Koukouray* qui descendent du centre du Fouta-Djallon et peuvent être remontés ou descendus par les pirogues et les petites embarcations sur des biefs d'une grande étendue.

Les territoires arrosés par toutes ces rivières et par les cours d'eau qui en sont tributaires, font tous partie intégrante du domaine colonial de la France.

Quatre de ces rivières sont actuellement occupées effectivement : le *Rio-Nunez*, le *Rio-Pongo*, la *Dubréka* et la *Mellacorée*. Elles sont reliées régulièrement avec Dakar par un service mensuel de correspondance, effectué par l'aviso colonial le Dakar. Le Conseil général de la Colonie du Sénégal vote annuellement une subvention de 75,000 fr. pour subvenir aux frais de ce service ; elles sont d'ailleurs visitées constamment par les grands navires.

Le Rio-Nunez fut découvert en 1447 par le Portugais *Nuno-Tristan*. Ce navigateur fut assassiné la même année par les sauvages du *Rio-Grande*. Les Portugais ne créèrent pas d'établissement dans cette rivière, qui fut délaissée à cause de sa réputation d'insalubrité. Elle ne fut longtemps, comme ses voisines, qu'un repaire de négriers. Mais quand commença la répression de leur commerce, ils durent dans le Rio-Nunez abandonner leurs escales trop accessibles aux croiseurs, et reporter le centre de leurs opérations dans le *Rio Pongo* et autres rivières, où ils purent en toute sécurité, organiser militairement des refuges fortifiés et armés de canons, dans lesquels ils se maintinrent jusqu'en 1865 à la face des croiseurs qui ne pouvaient sans courir de grands dangers s'aventurer dans les passes nombreuses qui ouvraient la route de ces établissements.

Des commerçants prirent la place des négriers, et en 1850, il y avait déjà dans le Rio Nunez cinq factoreries françaises, trois anglaises, une américaine et une indigène appartenant à *Lamina de Caniope*. Elles se partageaient un commerce de 4 millions de francs. Comme aujourd'hui encore, cet important commerce consistait pour l'exportation, en café, cuirs, or, ivoire, riz, arachides, indigo et cire. Aujourd'hui il y a en plus le caoutchouc ; 300 tonnes environ de ce produit arrivent chaque année aux escales du Rio-Nunez. Cette précieuse marchandise qui s'est vendue cette année, sur la place de Marseille, 4 fr. 50 le kilog., représente à elle seule le chargement de 12,000 porteurs dans son transport de l'intérieur du *Fouta-Djallon* aux escales.

Nous estimons qu'il arrive par an de 20 à 30 mille charges de mar-

chandises au Rio-Nunez. Un mot des négociants caractérise cette invasion commerciale. Quand la traite a été bonne il disent : « *que le Fouta est descendu* ». Quand le Fouta n'est pas descendu, la traite n'a pas donné son rendement habituel.

Les droits de la France sur le Rio-Nunez datent de 1865 ; le premier traité de protectorat fut signé le 28 novembre 1865 entre le Gouverneur *Pinet Laprade* et *Youra*, roi des Nalous.

Un second traité du *1er Décembre 1865*, passé avec ce même Youra, reconnaît la cession en toute propriété du terrain de *Skeltonia* à *Victoria* et des terrains de *Bel-Air*.

Le poste de Boké fut construit en 1866, à la suite d'un traité signé le 21 janvier de la même année. C'est de ce village que René Caillé était parti pour accomplir son étonnant voyage à travers le Soudan, le Sahara et le Maroc. Auprès du poste, un monument élevé par les soins du Général Faidherbe, rappelle la courageuse entreprise de notre compatriote.

Le 20 janvier 1884, les Nalous cédèrent à la France le pays compris entre les Marigots de Caniope et de Roppas. Dinah ne pouvait être très satisfait de ce traité qui lui était imposé, car il était par le fait privé des coutumes que lui servaient les maisons de commerce établies sur le territoire cédé, mais à cette époque il était obligé de signer des deux mains, sa situation étant des plus précaires, d'ailleurs à titre gracieux les maisons de commerce continuent les rentes qu'elles faisaient précédemment au roi.

Ce terrain concédé en 1884 avait été cédé une première fois par Youra, père de Dinah, à un lieutenant de vaisseau de la marine Belge, qui agissait au nom de son gouvernement. Dinah conserve encore cet ancien traité qui n'a jamais reçu d'exécution de la part du gouvernement Belge.

Pendant cette année 1884 la situation de Dinah était, avons-nous dit, des plus précaires. Un chef du nom de Bockar Cotonou, dont le village était tout proche de Victoria, faisait de grands préparatifs pour faire la guerre au roi des Nalous.

Il avait fait venir de la Mellacorée des hommes auxquels il promettait une solde de 2 fr. par jour, mais qu'il ne payait en réalité pas. Aussi les mercenaires se livraient-ils à toutes sortes de pillages et de désordres.

La situation était intolérable pour le commerce qui n'a même pas dans le Rio-Nunez la protection d'une canonnière; aussi, en mars 1885,

l'aviso *l'Ardent* fut-il envoyé dans la rivière, pour mettre ordre à la situation. *M. Bayol*, lieutenant-gouverneur, dut requérir M. le lieutenant de vaisseau *Aubert*, commandant de l'Ardent « de supprimer les villages de *Cotonou*, *Koutchouquou* et *Victoria* partisans de *Bokar Catinou* et de faire disparaître les principaux chefs avec les villages qu'ils commandaient. »

Pendant mon séjour dans le Rio-Nunez, je n'eus qu'à me louer de la façon d'être du roi Dinah. Toutefois, je pus constater qu'il semblait vivement ému du fait de la délimitation qui devait laisser en partage le Rio-Cassini aux Portugais. Renseigné depuis longtemps, Dinah savait quel était le texte de la convention de mai 1886 : aussi, il m'exhiba les vieux parchemins qui relataient des traités passés avec ses prédécesseurs ; et signala tout spécialement celui qui, daté de 1857, consacrait la prise de possession par la France de la rivière *Kitafine* et du *Rio-Cassini*. Il fit remarquer l'article qui lui assurait de la part du gouvernement français aide et protection : il fit observer que ce traité n'avait pas été abrogé ; qu'il en était le respectueux observateur ; et déclara qu'il croirait de son devoir de chasser les Portugais par la force, et de réclamer même notre appui, si ceux-ci faisaient quelque tentative d'établissement sur le territoire de ses pères.

La frontière établie par le traité de 1886, partage, ainsi que je l'ai fait remarquer précédemment, le territoire des Nalous, dont la frontière naturelle vers le Nord, est le *Rio-Tombali*. Toutefois, ainsi que je l'ai également fait remarquer, les Nalous, battus par les Foulahs, sont depuis plusieurs années rejetés du Rio-Combidiah sur le Rio-Cassini. Ce fleuve est actuellement leur rempart contre les musulmans qui les envahissent en ce moment par la région comprise entre le Cassini et le Rio-Compony. C'est pour cette raison, que depuis une dizaine d'années, la résidence des rois Nalous, qui était autrefois sur le Cassini, a été reportée sur le Rio-Nunez.

Pendant que nous étions dans le Rio-Nunez, de nouveaux désordres étaient occasionnés par un certain *Yunkalaye* qui résidait dans le *Sandoumataï*. Ce prétendant qui avait fait un semblant de soumission au poste de Boké, se déclarait ouvertement contre Dinah Sallifou. Il s'appuyait sur l'amitié du roi des *Landoumans*, ivrogne sans prestige, dont l'autorité est entre les mains de ministres ambitieux, partisans de Yunkalaye. Ce chef est un homme dangereux qui a été chassé du *Lakataï* par ses propres sujets ; il a depuis ramassé tous les coupeurs de route et les pillards des pays voisins, constituant de cette façon une

petite armée avec laquelle il semblait espérer rentrer dans le Lakataï et même s'emparer du Bas-Nunez sur lequel il prétend avoir des droits.

Les Nalous, dont nous avons eu occasion de parler à plusieurs reprises, appartiennent à l'élément guinéen, comme les Bagas qui se rencontrent également en petit nombre dans les régions basses de la côte, et les Laudoumans établis depuis peu dans le Haut-Nunez. Ces derniers ont dû quitter leur pays d'origine situé au nord de Kadé, chassés par les Foulahs, et ils sont venus chercher une nouvelle patrie dans les forêts désertes qui couvrent le pays situé entre le Rio-Compony et le Rio-Nunez.

Le Café.

Si l'arachide semble être une production plus particulièrement exclusive au Saloum et à la Casamance qui en exportent des quantités considérables, la culture du café me semble toute désignée pour les rivières françaises au sud de la Guinée portugaise. La nature du sol semble, en effet, propice à cette plante qui se rencontre partout dans les terrains accidentés, et devient d'autant plus commune qu'on remonte vers l'intérieur sur les confins montueux du Fouta-Djallon.

Aussi, le café improprement appelé Rio-Nunez nous vient-il en grande partie de ce pays.

Les Foulahs en approvisionnent les escales du Rio-Nunez, du Rio-Pongo, de la Dubreka et même de la Mellacorée; ce café est très estimé, aussi ne s'explique-t-on pas qu'il ne soit venu à l'idée de personne de faire des essais suivis de culture, avant 1867, époque à laquelle M. Lang, agent agricole, fut envoyé dans le Rio-Nunez et démontra la possibilité de tirer parti d'une des richesses des rivières du Sud.

Avant ces dernières années, les premières tentatives avaient été faites à Victoria par un Américain : elles ne furent pas reprises parce que, assure-t-on, les noirs arrachaient la plante pour enlever ensuite dans leurs cases la graine. Quelques débris de cette plantation existent encore aujourd'hui au milieu d'un épais fourré, continuent à donner du café, et se reproduisent. De cette première tentative paraissent venir les caféiers plantés à Bel-Air dans le jardin de l'ancienne factorerie Santon. Ces arbres sont d'un rapport annuel fort considérable.

Dans le Rio-Nunez, le sol qui convient aux caféiers est la terre rouge mêlée avec beaucoup de petites pierres; ces terrains sont communs.

Les expériences les plus concluantes démontrèrent à M. Lang qu'on ne doit nullement se préoccuper de la richesse en humus d'un terrain. L'humus est peu profitable à la plante, et lorsqu'il recouvre un sol qui retient fortement l'eau, comme la terre à briques, il devient un véritable poison pour le caféier.

Avant de planter un caféier, qui est le type de l'arbre à racines pivotantes, il convient de s'assurer si la profondeur de la terre est suffisante. En 1866, M. Girou, commandant de Boké fit une plantation dans un ancien trou circonscrit par la route du poste et rempli avec les débris de pierre provenant des travaux de terrassement; une grande partie de ces caféiers, quoique en plein soleil, eurent une végétation presque double de celles des plantes les mieux venues ailleurs.

Les caféiers que M. Girou fit planter en dehors de ce trou, à quelques pas plus loin, dans un terrain naturel, ne montrèrent nullement le même progrès.

Dans les derniers jours d'avril 1867, M. Lang put planter quelques centaines de petits caféiers qu'il était allé chercher à Ste-Eugénie. Il transplanta, sans les tailler, ces jeunes sujets dans un endroit aussi ombragé que possible.

Voici quel fut le sort de ce commencement de plantation : toutes les plantes qui se trouvaient trop exposées au soleil sont mortes ; les autres, la moitié environ de ce qui avait été planté, donnèrent, dès l'année suivante, un peu de café.

En 1868, M. Lang fit venir de jeunes caféiers de l'intérieur du pays, il en planta environ 3,000. Cette plantation eut un sort malheureux. Ayant cru pouvoir se fier à la force de végétation particulière à ces pays, l'agent de culture ne tailla pas suffisamment les arbres qui devaient être transplantés. Il en résulta qu'un bon tiers de ces plantes ne vint pas du tout, et que le reste, à quelques exceptions près, n'eut qu'un développement insuffisant.

Un fait digne de remarque, c'est que ces dernières plantes ont cependant pu supporter les six mois de sécheresse sans perdre leurs feuilles; beaucoup continuèrent même à végéter. Tout autorisait à les considérer comme sauvées, lorsqu'après les premières pluies, leurs feuilles et leurs jeunes tiges commencèrent à noircir, ce qui fut le prélude de la mort de presque toutes ces plantes.

Cette singulière maladie parut propre aux plantes qui n'avaient pas atteint leur développement normal pendant la saison des pluies.

M. Lang ne fut guère plus heureux dans un essai de semis qu'il fit sur les bords du ruisseau dans une épaisse couche de terre végétale qui s'étendait sur un fond de terre à briques. Les graines levèrent, mais les plantules, après avoir langui pendant quelque temps, ne tardèrent pas à périr. La 3e année de son séjour à Boké, M. Lang ne put se procurer à temps les plantes dont il avait besoin, le commerce l'ayant devancé dans les achats. Il fit la moitié de sa plantation trop tard, en juillet, avec des plantes qu'il envoya chercher dans le Fouta.

Il y eut une différence très remarquable entre le résultat de la 2e année et celui obtenu pendant le 3e hivernage. D'abord, à quelques rares exceptions près, toutes les plantes transplantées poussèrent ; ensuite, grâce à un mode de taille adapté à la puissance végétaire de l'arbre, toutes les bonnes plantes purent atteindre un développement suffisant. Les plantes abritées eurent surtout, presque sans exception, une bonne végétation.

Il reste à signaler un fait singulier qui entraînerait, si les conclusions que croit pouvoir en tirer M. Lang sont justes, un enseignement de la plus grande valeur.

L'agent de culture avait cru devoir prendre la précaution de faire amasser à côté des trous un tas de terre végétale. Or, les sujets plantés avec tous les soins et précautions possibles, dans ces trous remplis de terre végétale, ont été loin d'atteindre la belle végétation de quelques centaines de caféiers plantés en pépinière dans une plate-bande riche en terre minérale. Et pourtant les sujets plantés en ligne se montrèrent plus frais, plus vigoureux, ils avaient d'ailleurs été plantés avec plus de soin que les premiers.

Les semis qui furent faits la même année dans un terrain plus léger vinrent mieux que ceux de l'année précédente : leur réussite eût été complète si, au lieu d'être faits à la fin d'avril, ils eussent été faits un mois plus tôt. Les fortes pluies, survenues juste au moment de leur germination, ne permirent pas aux cotylédons revêtus de la pulpe, de se dégager, et ceux-ci finirent par pourrir en terre.

Il résulta de ces semis environ 400 sujets en état d'être plantés l'année suivante, et M. Lang en avait alors en pépinière quelques milliers destinés à la transplantation.

La conclusion, c'est qu'une plantation faite dans un terrain léger,

profond et ombragé, réussit sûrement pourvu que le planteur connaisse seulement les premiers principes du métier.

M. O'Neill, médecin du poste de Boké, obtint dans le même temps une plantation de 3,000 caféiers de belle venue. Depuis, grâce à l'initiative de maisons de commerce, de belles plantations ont été créées un peu partout. Auprès de Samiah, la maison Blanchard en possède une en plein rapport; les caféiers sont garantis par des touffes de bananiers.

Dans le Rio-Nunez, le Rio-Pongo et la Mellacorée, on peut demander la main-d'œuvre aux Foulahs qui descendent en caravanes vers la fin de l'hivernage, et séjournent souvent jusqu'en juin. Pendant leur séjour auprès des factoreries, ils tâchent d'augmenter le bénéfice de leur commerce en se louant comme manœuvres, souvent même, ils sont disposés à s'engager pour la saison des pluies. Avec un peu de patience on parvient à faire exécuter aux Foulahs toute espèce de besogne.

Le Rio-Nunez et le Rio-Pongo reçoivent chaque année à peu près 5,000 kilogr. de café du Fouta-Djallon. Le café n'est pas cultivé dans ces pays, et les indigènes, pour faciliter la récolte, brisent les branches et coupent même les arbres, procédé barbare qui semble expliquer qu'on ne puisse récolter que tous les deux ans.

Pour décupler cette production, il suffirait de dégager les bosquets de caféiers des lianes qui les étranglent, de couper les arbres qui empêchent leur développement, et ensuite de faire la récolte à temps et avec ménagement. Si enfin, les noirs pouvaient se décider à planter autour du caféier quelques jeunes plantes venues à l'endroit même, ces bosquets deviendraient bientôt des bois. Si on éclairait les indigènes sur leurs intérêts, et si d'autre part la concurrence donnait au café une valeur en rapport avec son prix en Europe, la quantité paraissant sur le marché augmenterait d'année en année.

Dans la République de Libéria, on cultive le caféier avec un plein succès.

Les navires du Brésil et des autres parties de l'Amérique du Sud viennent y prendre des cargaisons de jeunes plants, qu'ils achètent 2 dollars chacun.

Conclusions relatives aux rivières du Sud.

En parlant dans la deuxième partie de cette étude, de la Casamance, du Rio-Compony et du Rio-Nunez, j'ai donné un aperçu des deux groupes de régions, qui constituent notre domaine colonial des rivières du Sud. Jusqu'à ce jour, les prétentions émises par d'autres puissances coloniales concurremment avec la France, avaient eues pour conséquence d'entraver toute tentative d'organisation, et en quelque sorte de mise en valeur de ces régions. Grâce aux diverses conventions signées dans ces dernières années par les puissances intéressées, la situation fâcheuse qui existait jusqu'à ce jour a pris fin, et la mission qui me fut confiée, pendant l'hiver 1887-1888, concurremment avec des délégués portugais, eut pour résultat de définir nettement les limites respectives des possessions françaises et portugaises. Aussi, nous possédons aujourd'hui sans contestation possible, deux vastes territoires homogènes séparés par la Guinée Portugaise, et nous n'avons plus à redouter les causes de conflits qui naissaient jadis du fait même de l'existence d'établissements d'origine divers, situés côte à côte, et parfois comme enclavés les uns dans les autres.

Aussi, notre action peut-elle s'exercer aujourd'hui sur nos possessions des rivières du Sud d'une façon méthodique et sûre : et elle doit avoir pour but :

1° d'y augmenter progressivement le commerce déjà considérable qui s'y fait, et qui est susceptible encore d'un grand accroissement ;

2° d'y procurer à nos produits européens et surtout aux produits français de nombreux et utiles débouchés ;

3° de faire pénétrer peu à peu chez les populations, nos idées et notre civilisation qui doivent les transformer, faciliter nos relations avec elles et nous les attacher par la reconnaissance et l'intérêt.

Il est à remarquer qu'en ce moment, on constate une grande tentance de la part des négociants français à s'éloigner de la Guinée Portugaise où tout le commerce est cependant entre leurs mains, pour reporter leurs efforts et transporter le centre de leurs opérations sur les territoires français voisins. Ce mouvement peut être en partie attribué aux lourds impôts établis par le gouvernement portugais.

Pour des raisons analogues, les établissements commerciaux établis

sur les territoires anglais de Sierra-Léone et des Iles de Loos se transporteront peut-être à Konakry et sur d'autres points de la côte française.

Nos dépendances des rivières du Sud bénéficieront du mouvement que nous signalons : toutefois, c'est plus que jamais un devoir pour la France et la colonie du Sénégal, d'être représentées dans ces régions par un gouvernement local qui soit stable, respectable et dévoué, et dont l'attitude soit pour tous, une garantie de tranquillité, de justice et de liberté ; qui, non content de protéger les escales et les établissements européens, sache pourvoir d'une façon constante à la sécurité des routes suivies par les caravanes de l'intérieur ; qui assure en toutes circonstances l'intégrité des territoires alliés ou soumis ; qui fasse respecter les biens des indigènes, et facilite avec mesure et discrétion le développement intellectuel de leurs intelligences primitives et naïves, dans l'éducation desquelles on trouvera un des plus sûrs garants du développement de nos relations commerciales et de notre autorité.

Le Gouvernement aura à lutter contre la propagande musulmane qui est devenue un danger menaçant dans nos rivières du Sud, comme au Sénégal.

Cette propagande semble y prendre depuis quelques années une grande extension ; et le sentiment religieux donne aux populations de ces contrées (populations jadis si divisées et même si hostiles les unes aux autres, par suite sans doute de leur diversité d'origine), une force de cohésion qui leur avait manqué jusqu'à présent. Parfois même, le fanatisme musulman parvient à séparer de nous des sujets indigènes dont le concours est indispensable à la réussite de nos entreprises dans ces régions.

On devra adopter ici, la même règle de conduite qu'en Algérie : combattre avec décision tout aventurier dont le but est de se créer une influence qu'il espère employer à satisfaire son ambition et ses appétits ; appuyer au contraire, dans une certaine limite, les propagateurs dont les efforts ne tendent le plus souvent qu'au relèvement de ces intelligences primitives et dégradées, et chercher à se les attacher. Le Gouvernement pourra trouver en eux d'utiles auxiliaires. Il en trouvera de bien plus précieux encore dans les îlots de populations chrétiennes. Il devra encourager l'œuvre essentiellement patriotique et utile des missions catholiques et protestantes, qui lui assurera pour l'avenir la véritable force de résistance.

Les orphelinats agricoles rendront d'éminents services : les jeunes indigènes et les métis abandonnés, y apprendront la langue française et la pratique de quelque métier ; et plus tard, ils pourront se rendre utiles à la colonie, soit dans le commerce, l'industrie ou l'administration. Eux seuls, d'ailleurs, initiés aux idées de progrès, pourront transformer le pays, et créer une ère de prospérité par l'agriculture industrielle dans ces régions si admirablement favorisées de la nature.

Pour échapper aux fautes que nos voisins n'ont pas su éviter, et qui leur créent, malgré leurs efforts de ces dernières années, une situation périlleuse, il est indispensable que les divers administrateurs que nécessite l'étendue considérable des dépendances françaises de la Sénégambie, soient groupés comme dans une colonie autonome, sous l'autorité d'un Lieutenant-Gouverneur, chargé de donner à la politique générale une direction et une impulsion uniques et régulières. Ce fonctionnaire aura une autre mission non moins importante à remplir. Il est en effet à considérer que le territoire de nos possessions du Sud, dont la superficie est égale à la moitié de celle de la France, confine aux provinces de Fouta Djallon. Or, ce pays sur lequel nous exerçons une certaine influence depuis 1881, est constitué en République fédérative, et habité par une population nombreuse et vigoureuse. Par suite de son origine Aryenne, le peuple foulah est essentiellement supérieur aux populations d'origine Guinéenne qui l'avoisinent ; aussi, ces conquérants ont-ils une tendance constante à s'étendre, et jusqu'à ce jour aucune résistance n'a mis obstacle à leur politique d'extension. Les voisins disparaissaient ou s'assimilaient. Aujourd'hui que ces derniers bénéficient de notre protection, nous devons pacifiquement endiguer le flot foulah, et substituer notre influence à celle des Almamys.

Actuellement, notre action politique semble prépondérante dans le Fouta-Djallon : nos relations commerciales y sont suivies, et peuvent prendre avec les provinces les plus éloignées un développement considérable. Il est à prévoir que l'organisation de nos possessions dans les rivières du Sud hâtera encore ce développement. Aussi, pourra-t-il devenir nécessaire, indispensable même, que nos relations avec les chefs du Fouta-Djallon soient réglées par une direction unique et invariable, et que dans ce but, le Lieutenant-Gouverneur chargé de la politique des rivières du Sud, soit secondé auprès des Almamys par un agent chargé de représenter les intérêts de la France.

Jusqu'à ce jour, il n'a été fait dans les rivières du Sud aucun essai

d'organisation méthodique : on s'était autrefois contenté d'établir çà et là des petits postes militaires chargés d'assurer une sécurité essentiellement locale. C'était une prise de possession plus apparente que réelle. Depuis, l'inconvénient inhérent aux petits postes ayant été reconnu, ceux-ci ont été supprimés dans la mesure du possible, et quelques administrateurs livrés à leur propre initiative ont été envoyés dans les rivières du Sud. Aujourd'hui, grâce au télégraphe, et aux nombreux avisos de la colonie, il nous est devenu possible d'organiser et d'administrer le pays régulièrement. Le renom de justice et de grandeur de la France, le prestige de son pavillon, nous ont mérité l'affection et le respect des populations. Le bon accueil et le concours dévoué de leurs chefs nous est également acquis. Il faut craindre d'user ce prestige en commettant des maladresses et des abus. Il y a lieu de supprimer d'une façon à peu près complète les petits postes militaires, loin de la surveillance des officiers ils deviennent trop facilement des centres de démoralisation pour les soldats européens et indigènes.

Il semble préférable de n'avoir qu'une seule unité militaire à Dakar, où se trouverait en permanence une troupe prête à être transportée sur les lieux où sa présence pourrait être nécessaire.

C'est en effet à l'apparition soudaine de nos avisos débarquant nos petites colonnes volantes, qui allaient droit à l'ennemi, et remportaient sûrement des succès éclatants, qu'il faut attribuer cette sorte d'ascendant moral que nous avons acquis dans le passé, dont nous bénéficions dans le présent, et qui nous permet encore à l'heure actuelle de faire acte de souveraineté avec des moyens extrêmement restreints. Cette organisation militaire ne peut toutefois nous dispenser de fournir à nos agents le personnel qui leur est nécessaire, pour faire un service de gendarmerie, et garder les postes et résidences. Pour subvenir à cette dernière nécessité, il y aura lieu d'utiliser la bonne volonté des populations groupées autour des points que nous occupons, et d'en tirer les éléments d'une sorte de milice locale. Ces indigènes qui recherchent la protection de nos postes ou de nos établissements de commerce, seront toujours disposés à nous soutenir ; leur fidélité nous est acquise, car notre présence assure leur salut. Souvent déjà, ils nous ont donné des preuves de leur dévouement, soit à Médine, à Bakel, à Sedhiou, etc. Les plus dévoués et les plus sûrs, choisis parmi les hommes de bonne volonté, devront recevoir quelque éducation militaire. Au premier appel, ces volontaires se réuniront au poste ou

à la résidence, prendront leurs armes qui s'y trouveront déposées, et constitueront les forces de résistance de la première heure. On trouvera facilement parmi eux dans chaque poste ou résidence quelques hommes qui, au prix d'une légère rétribution, assureront en permanence ou à tour de rôle la garde du poste.

Ces volontaires constitueraient à l'occasion la force nécessaire à nos agents, pour entreprendre de petites expéditions, si quelque commencement d'agitation locale le rendait utile. Cette organisation de miliciens est et restera très peu onéreuse, malgré le développement qu'elle est appelée à prendre.

Ils existent d'ailleurs déjà, sous le nom d'auxiliaires ; mais, les auxiliaires ne sont pas revêtus d'insignes, sont mal armés et ne reçoivent aucune éducation militaire.

L'organisation militaire des rivières du Sud nécessitera une augmentation de la flottille qui rend de très grands services, mais qui est actuellement insuffisante.

La douane ne peut pas dans la plupart des rivières remplir sa mission. Il est nécessaire de compléter son organisation et d'introduire en plus grand nombre parmi ses agents des éléments indigènes.

Les divers fonctionnaires chargés d'administrer le pays, devront avoir un tour de séjour, grâce auquel il sera moins pénible pour eux d'habiter le pays. La Guinée Portugaise et les rivières du Sud sont actuellement couvertes d'établissements de commerce dans lesquels les Européens vivent de longues années sans rentrer en Europe. Ils ne sauraient s'acclimater, mais la mortalité reste toutefois à peu près inconnue, grâce au luxe des installations et au confortable qu'ils y trouvent. Il faut assurer à nos fonctionnaires le même bien-être et leur donner une grande facilité de s'absenter chaque fois que l'état de leur santé l'exige. Dans ces conditions, ces régions auxquelles on a fait dans l'opinion un renom d'insalubrité immérité, reprendront leurs droits à la faveur publique.

Avril 1889.

Cne H. BROSSELARD.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 9 mai 1889.

Présidence de M. Paul CREPY.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Paul Crepy, président ; Masurel père, vice-président ; Eeckman, secrétaire-général-adjoint : Quarré-Reybourbon, archiviste ; Merchier, Delessert, Jacquin, Leburque-Comerre, Delmazure, Petit-Leduc, membres du Comité, prennent place au bureau.

Le procès-verbal de la dernière assemblée générale est lu et adopté.

Nouveaux Membres. — Lecture est donnée des noms des Sociétaires présentés depuis la dernière assemblée générale; l'assemblée consultée ratifie leur nomination.

Distinctions honorifiques. — M. le président mentionne les dignités et distinctions honorifiques décernées à plusieurs membres du Comité d'études et de la Société :

M. Brunel, vice-président, directeur de l'Enseignement primaire du Nord, a reçu un Grand prix de la Société des Agriculteurs du Nord, dans sa dernière séance solennelle, en reconnaissance des services rendus par la fondation de l'enseignement agricole dans les écoles du département.

M le professeur Gosselet, membre du Comité, correspondant de l'Institut et professeur à la Faculté des Sciences, a été nommé chevalier de l'ordre de Léopold et président de la Société géologique belge à Bruxelles. Il a été installé solennellement à l'hôtel-de ville et a reçu ses insignes des mains de M. le sénateur de Sélis-Longchamps, présidant la cérémonie : dignes récompenses d'une longue carrière consacrée entièrement à la géologie du Nord et de l'Ardenne Franco-Belge.

M. le général de France, a été nommé général de division.

M. le lieutenant-colonel d'artillerie de Germiny, notre concitoyen, a été promu colonel et chef d'état-major du 1er corps d'armée à Lille. et M. le commandant du génie Penel, membre du Comité, a été appelé aux fonctions de sous-chef d'état-major.

M. Léonard Danel, bienfaiteur de la Société, et M. Émile Bigo ont été nommés officiers de l'Instruction publique.

M. Tilmant, membre du Comité, directeur de l'École primaire supérieure, a reçu pour l'ensemble de ses travaux d'enseignement une grande médaille d'or de la Société industrielle du Nord.

Mlle Coulbeaux, directrice de l'Institut Sévigné à Roubaix; M. Gombert, chef d'institution à Fournes et M. Gernez, directeur de l'Institut Turgot à Roubaix, ont été nommés officiers d'Académie.

Situation financière. — M. Eeckman, secrétaire-général-adjoint, donne lecture de la situation financière de la Société au 31 décembre 1888, qui se solde par Fcs. 3.260,62.

L'assemblée approuve, à l'unanimité, le rapport de M. Fromont, trésorier, et M. le président lui réitère ses remerciements pour son dévouement à la gestion financière.

M. Paul Crepy exprime à ses collègues sa gratitude pour les sentiments qu'ils lui ont manifesté lors de la mort récente de Mme Léonard Danel, sa belle-mère.

Conférences. — M. le président résume les conférences faites depuis le 1er janvier par MM. Napoléon Ney, Merchier, Lenoir, Ardouin-Dumazet, de Beugny d'Hagerue, Guillot, Ludovic Breton, le Père Lannuzel et l'abbé Pillet.

Prix. — Il mentionne ensuite les prix envoyés par MM. les Ministres de l'Instruction publique, du Commerce et des Colonies, et de la Marine, auxquels il a fait parvenir les remerciements de la Société.

Excursions. — Les excursions annuelles ont commencé dès les premiers jours d'avril, par une visite aux papeteries de MM. Dambricourt frères, à Wizernes.

Nos collègues, dirigés par MM. Eeckman et Delahodde y reçurent un accueil tout à fait exceptionnel; puis M. et Mme Alexandre Dambricourt offrirent aux excursionnistes un déjeûner digne en tout point de la réputation de gracieuse hospitalité que toujours l'on trouve dans leur honorable famille.

M. le président s'est déjà fait l'interprète, auprès de M. Dambricourt, des sentiments de reconnaissance de la Société.

La visite à l'ascenseur des Fontinettes a terminé cette magnifique journée; cette fois encore, avec son obligeance habituelle, M. Gruson, notre Concitoyen, Ingénieur en chef des ponts-et-chaussées, avait bien voulu nous y faire recevoir, après avoir offert au préalable, une notice explicative à nos excursionnistes, qui sont rentrés à Lille ravis de leur voyage, aussi instructif qu'agréable.

Membre correspondant. — M. De Beugny d'Hagerue, d'Aire-sur-la-Lys, qui a fait cet hiver plusieurs conférences si intéressantes est nommé à l'unanimité membre correspondant.

Communications diverses. — M. le président fait part de l'invitation qu'il a reçue de la municipalité et de la Chambre de commerce de Calais, pour assister aux fêtes et au banquet qui auront lieu en cette ville lors de la prochaine visite de M. le Président de la République;

— de la réception de deux journaux de Sophia (Bulgarie), reproduisant la conférence faite cet hiver, à la Société de Géographie de Lille, par M. Louis Léger, professeur au Collège de France;

— et, des modifications qui ont été introduites dans le programme du concours annuel, pour les constatations d'âge des candidats.

Dons à la Société. — M. Levasseur, de l'Institut, membre d'honneur de notre Société, a fait don de son magnifique ouvrage sur « *Les Alpes* ».

MM. Delessert et De Grimbry, de divers volumes traitant de géographie.

Et M. Van Butsèle, d'un appareil de polygraphie.

Exposition universelle. — M. Eeckman rend compte de la participation de la Société à l'Exposition universelle de 1889 ; l'œuvre entière de la Société depuis sa fondation, y sera exposée sous une forme statistique, cartographique et bibliographique.

Un plan indiquant l'emplacement choisi dans la section des Arts Libéraux sera inséré au prochain Bulletin.

Nécrologie. — M. le président fait part à l'assemblée des vides qui se sont récemment produits parmi les membres de la Société :

M. le général de division Comte ;

M. le docteur Broch, l'un de nos membres d'honneur ;

M. Édouard Froment, membre correspondant, chef de station de 1re classe au Congo.

Il exprime ses plus vifs regrets pour des pertes aussi sensibles, regrets partagés par l'assemblée.

M. le président donne alors la parole à M. Merchier, professeur agrégé d'histoire au Lycée, membre du Comité, qui lit une très intéressante étude sur Vauban, *géographe*.

M. Jacquin, inspecteur au chemin de fer du Nord, membre du Comité d'études, décrit ensuite les récentes transformations des villes de Calais et St-Pierre, ainsi que les nouvelles gares intérieures et maritime ; puis il offre à la Société un plan de Calais-St-Pierre et de son port.

M. le président adresse les remerciements les plus chaleureux à ces deux dévoués collègues, et lève la séance à dix heures et demie.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

COURS ET CONFÉRENCES DE ROUBAIX

Samedi 16 Mars 1889.

Séance de clôture de la Section de Roubaix.

La Bourse était trop petite, pour contenir la foule qui s'était pressée à la dernière séance de la Société de géographie, foule recueillie et sympathique qui tenait à prouver à M. Henry Bossut, son éminent président, à MM. A. Faidherbe, Leburque-Comerre, Victor Duburcq, Eug. Delessert, Ch. Junker, Cyrille Ferlié, P. Devillars, Verspieren, sa vive reconnaissance du plaisir éprouvé à ces conférences d'un choix si parfait. Les membres de la Société et le public habituel des séances tenaient aussi à remercier le Comité du dévouement apporté par lui dans le développement d'une œuvre qui doit produire des résultats aussi agréables qu'instructifs chez tous ceux qui aiment l'étude si variée et si pittoresque de la géographie.

M. Henry Bossut a ouvert la séance, en prononçant le spirituel discours que voici :

« MESDAMES ET MESSIEURS,

» Nous nous demandons, en commençant le résumé de nos conférences géographiques de la saison, si ce travail répond à vos désirs; nous en doutons bien un peu, car vous avez assisté, pour la plupart d'entre vous, si assidûment à nos samedis, que vous connaissez comme nous les divers sujets qui ont été traités; nous nous décidons néanmoins à vous les rappeler, ne fût-ce que pour continuer un usage qui s'explique, comme le répertoire ou la table d'un ouvrage ou d'un livre, et que nous chercherons à justifier d'ailleurs par la brièveté même de notre compte-rendu.

» Permettez-moi, toutefois, Mesdames et Messieurs, avant d'aborder la nomencla-

ture des douze réunions que nous avons eu cet hiver, de vous citer quelques mots d'une préface écrite en 1711 par Addison, le fondateur du premier recueil critique et littéraire qui a paru en Angleterre. Il y a de bonnes choses à prendre partout, Dieu merci, chez les anciens, chez les modernes et chez nos contemporains ; Addison qui était un original, un bizarre, ainsi qu'il se qualifie, disait donc :

« L'ardeur insatiable, que j'avais pour acquérir tous les jours de nouvelles con-
» naissances, me fit parcourir tous les pays de l'Europe. Partout, ajoute-t-il, où je
» vois un peloton d'hommes qui raisonnent, je m'y fourre, je prête l'oreille à tous
» leurs discours. Je ne dis rien et je m'imagine que je ne suis pas tout à fait inca-
» pable de l'ouvrage que j'ai entrepris. » Or, il s'agissait, Mesdames et Messieurs, de créer, de publier un journal pour paraître deux fois la semaine, les mardis et les jeudis, sous ce titre : *le Spectateur*. Ce fut un grand succès.

» Il n'en est plus tout à fait de même aujourd'hui et nous n'avons pas la prétentiou de renouveler un pareil exemple, mais c'est en s'inspirant de la même pensée que notre Société de Géographie s'efforce de rechercher et d'attirer à elle les hommes capables de nous intéresser et de nous instruire en nous faisant voyager un peu partout, dans le monde entier, voyages faciles, qu'on a nommés voyages dans un fauteuil, que nous qualifierons de même, n'est-ce pas, Mesdames, n'était la dureté des sièges que vous occupez ?

» Nous sommes donc allés au Maroc, à Tombouctou, à l'île d'Arguin, avec M. Charles Soller, et nous en sommes revenus par Dunkerque pour écouter ici-même M. Max Douau. Dieu sait si nous nous sommes bien trouvés de l'aller et du retour ! Et si nous avons quitté le port de notre beau département, ce port qui atteindra bientôt l'importance de celui d Anvers, la paix nous étant conservée, ça été pour étudier, avec M. Merchier, la Mésopotamie et sa civilisation contemporaine de la Bible Vous n'avez pas été sans remarquer l'opposition des temps et des lieux de ces sujets traités l'un après l'autre, elle n'a d'égale que la ressemblance du talent oratoire des spirituels conférenciers.

» Entre temps, nous avons failli aller au Congo, mais je ne vous en parle, Mesdames et Messieurs, que pour nous excuser de n'avoir pas su nous entendre avec notre guide ; il est vrai qu'il n'était pas facile à manier.

» Nous avons vu la Bulgarie ancienne et moderne avec M. Louis Léger, le savant professeur de la Sorbonne, et, quelques jours après, nous nous sommes embarqués po r Singapour avec M. Mario Lauré, ce jeune et courageux négociant Français, à qui nous souhaitons tout le succès qu'il mérite. Nous avons aussi visité Manille et, profitant du même paquebot ou d'un autre vapeur commandé par un autre capitaine, nous avons parcouru les Antilles espagnoles, Cuba, Porto Rico, que nous connaissons maintenant, grâce aux sérieuses études de notre obligeant ami, M. Castonnet des Fosses.

» Changeant d'hémisphère, nous avons voulu revenir vers notre chère France et voir l'archipel d'Aunis et de Saintonge, les îles de Ré et d'Oléron que M. Ardouin-Dumazet nous a dit, avec raison, être moins connus des Français qu'Obock ou Aden par exemple, et qui ont pris leur place dans notre mémoire avec tout l'intérêt qu'a su donner à son sujet par la parole, ce publiciste, ardent travailleur de la plume.

» Entre la Nigritie et le Sénégal, figure un pays dont, pour ma part, je ne soupçonnais pas l'existence. dont j'ignorais le nom ; M. Paroisse est venu, fort heureusement pour notre instruction géographique. nous apprendre que nous pourrions créer des relations avec l'Assinie et le Grand Bassam et habiller les Grands Bassamois.

» Hélas ! ces Africains, je le regrette infiniment pour notre fabrique, s'habillent

aussi peu que possible et ne supportent que des étoffes très légères, leurs femmes cependant portent des tournures, mais cette expression pittoresque désigne tout simplement une hotte à bourrer d'enfants.

» Quelle longue course à travers le monde votre comité vous a imposé, Mesdames et Messieurs, quand il a prié le père A. Clerbaux de nous emmener avec lui en Mongolie! Mais aussi quelle satisfaction n'avons-nous pas éprouvée en écoutant ce missionnaire, des missions Belges, d'origine Française, d'une famille de notre département, d'Ennetières? Il serait bien difficile d'être plus attachant et plus spirituel; j'en prends pour témoin le récit de sa guérison, si gentiment obtenue du ciel à la prière d'une petite fille, et cette plaisante histoire du mari de Louise (c'est une de leur convertie) conquérant sa qualité et son titre grâce à un subterfuge féminin dont il nous a bien recommandé de tenir le secret, de crainte, a-t-il ajouté, qu'en allant en Chine, l'un de nous y commette une grave indiscrétion.

» Mais je me laise entraîner au charme de ces souvenirs et je m'aperçois un peu tard que j'ai déjà manqué à ma promesse du début, cependant je dois vous accompagner aux Mers Polaires avec le docteur Labonne et descendre la sem ine suivante dans l'Amérique du Sud avec M. Marcel Meunier. Que vous dirai-je du premier voyage, sinon qu'on ne saurait le faire avec plus de profit, et du second, qu'on ne pourrait l'accomplir en meilleure compagnie?

» Enfin, Mesdames et Messieurs, il a paru naturel à notre Comité de rentrer en France pour nous reposer dans un douzième et dernier voyage, réalisé près de nous: aussi, nous sommes-nous adressé à l'inépuisable talent de M. Merchier. J'ai dû changer le qualificatif dont je m'étais permis de me servir ici même il y a un mois, et contre lequel notre modeste autant que savant conférencier a cru devoir protester; je viens donc de le remplacer, avec votre approbation assurément, par des vérités qu'il aura la douleur de subir. Vous jugerez bientôt, Mesdames et Messieurs, de combien M. Merchier va me démentir en déroulant devant vous l'histoire et les splendeurs de Versailles, à travers les jardins et les Musées de ce Palais élevé à toutes les gloires de la France. »

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

EUROPE.

Les Français à l'étranger. — M. Turquan donne des renseignements sur les résultats statistiques du dénombrement des Français à l'étranger qui a été effectué en 1886 par nos agents diplomatiques et consulaires ; il compare les derniers chiffres avec ceux de 1861.

	En 1861	En 1886
Europe	127.000	200.000
Afrique	15.000	30.000
Asie	3.000	15.000
Amérique du Nord	113.000	120.000
Amérique du Sud	58.000	40.000
Océanie	?	3.000
Total général	316.000	408.000

En Europe, c'est la Suisse qui compte le plus de Français, soit 54,000 ; viennent ensuite la Belgique, 51,000 ; l'Angleterre, 26,000 ; l'Espagne, 17,000 ; l'Italie, 10,000.

M. Turquan donne quelques détails sur la répartition, par sexe, par âge et par état-civil, des Français habitant l'étranger et sur leurs départements d'origine. C'est entre vingt et quarante ans qu'on en compte le plus, et une grande partie sont célibataires, ce qui s'explique par le grand nombre de prêtres et de religieuses d'origine française. Enfin, c'est le département du Nord, les départements pyrénéens et méditerranéens qui fournissent la plus forte émigration. Le nombre de Français à l'étranger venant du centre de la France est insignifiant.

Construction d'un canal à grande section en Suède. — On parle de construire, en Suède, un canal à grande section, qui aurait pour but de réunir le Kattégat au grand lac de Venern. Ce canal réunira les villes de Uddevalla et de Genersborg : il sera d'une grande utilité pour une partie de l'intérieur de la Suède, qui compte de nombreuses usines métallurgiques. Sa longueur sera de 25 kilomètres ; il traversera des lacs sur environ 8 kilomètres. La profondeur en sera de 7 mètres, permettant l'entrée des vaisseaux de 3,000 tonnes. Il présentera d'ailleurs des écluses de 116 mètres de long sur 15 de large. On compte sur le transit

d'une grande quantité de bois de construction, en même temps que sur 100,000 tonnes de fer.

Une curieuse expérience. — En traitant un nègre à Leipzig, des médecins jugèrent à propos de greffer des portions de peau empruntées à une personne blanche. Ces fragments foncèrent peu à peu en couleur, pour devenir enfin aussi noirs que la peau même du sujet.

Ce fait singulier conduisit à tenter l'expérience de greffer une peau noire sur un blanc, et on constata au bout de quelques semaines qu'elle commençait à pâlir. En moins de quatorze semaines, elle était devenue assez blanche pour ne plus pouvoir être distinguée du reste.

AFRIQUE.

Voyage de M. Crampel dans le Nord du Congo. — Dans une séance de la Société de Géographie de Paris, M. de Brazza a annoncé le retour à Paris d'un de ses collaborateurs, son secrétaire, M. Crampel, qu'à son départ pour l'Europe, il avait laissé là-bas, avec mission d'explorer la partie nord de la région du Gabon et du Congo.

Notre influence est maintenant assez consolidée dans ces parages pour que l'on n'ait pas besoin d'une escorte considérable; aussi, partant pour cette mission, M. Crampel n'a-t-il emmené avec lui que deux hommes armés de fusils, deux Sénégalais, plus une douzaine d'Adommas, gens qui commencent à se faire à notre civilisation, et la preuve, c'est que plusieurs de ces indigènes viennent d'arriver à Paris pour l'Exposition.

Parti de Lastoursville, M. Crampel est monté vers le nord en suivant un itinéraire un peu à l'ouest de celui qui avait été précédemment suivi par le frère de M. de Brazza. Il est arrivé au milieu des Pahouins du haut Ivindo Il y avait un grand intérêt à ce que les indigènes de cette contrée entrassent en relations avec nous et fussent attirés vers l'Ogôoué. Pour avoir plus de liberté de mouvements. M. Crampel laissa ses bagages et son personnel en dépôt chez un des chefs et poussa une pointe vers le nord-est, de manière à reconnaître le versant du Congo. Il arriva par 2° 15′ N. dans le haut de la rivière Lekoli qui se déverse dans le Congo à Bonga. Le point atteint par M. Crampel dans cette région forme la limite est entre nos possessions et le territoire allemand du Cameroun.

Après avoir noué des relations avec les indigènes du haut Lekoli, qui commencent à nous connaître en voyant nos vapeurs circuler sur le Congo et ses affluents, M. Crampel se dirigea à l'ouest vers la côte, à travers la région absolument inconnue, située entre la rivière Campo, la rivière Muni et le haut Congo. Ce voyage s'est effectué très facilement et M. Crampel en a rapporté une très bonne impression. Il s'est trouvé en rapport avec des peuplades qui nous connaissaient, non pas directement, mais par les relations qu'elles entretiennent du côté de l'Ogôoué.

M. Crampel, qui avait reçu un très bon accueil de la part des indigènes de cette région, a vu, en arrivant près de la côte, cet accueil perdre le caractère de bonne amitié qu'il avait eu jusqu'à ce moment. En arrivant dans le haut du Campo, l'explorateur se trouvait aux environs de la rivière Tem, dont le nom nous est connu depuis bien longtemps. C'est, comme on sait, l'amiral Fleuriot de Langle qui en a

parlé le premier ; il attribuait aux Pahouins comme lieu d'origine, un vaste lac, le lac Tem. Les Pahouins prétendaient toujours qu'ils venaient de Tem, et comme l'existence d'une grande rivière peut être facilement confondue avec celle d'un lac, on pensait qu'ils venaient réellement des bords de ce lac. Mais le lac Tem de l'amiral Fleuriot de Langle était en réalité la rivière de ce nom.

A cet endroit donc, M. Crampel se trouva en présence de populations qui s'étaient opposées au passage de deux expéditions allemandes, expéditions organisées pourtant avec toutes les chances de succès possible, car elles se composaient d'un nombre considérable d'hommes armés de fusils perfectionnés. Elles s'étaient avancées dans le pays sans trop se préoccuper de l'accueil des indigènes. Ces derniers, par suite des combats qu'ils avaient livrés, étaient dans une grande surexcitation. Ne faisant pas de distinction entre les étrangers avec lesquels ils s'étaient battus et la petite troupe de M. Crampel, ils prirent ceux-ci pour une partie des expéditions venues de la côte ouest et les traitèrent en conséquence. M. Crampel fut obligé de faire usage de ses armes ; un de ses hommes, un Sénégalais, fut tué.

Au bout d'une dizaine de jours, les indigènes comprirent que cette expédition avait un caractère tout autre que les précédentes, et, loin de continuer à combattre M. Crampel, ils nouèrent des relations amicales avec lui, rendant ainsi hommage à la politique de paix que M. de Brazza a toujours suivie.

M. Crampel, qui avait été blessé dans cette rencontre, est arrivé en Europe très imparfaitement guéri. Il est actuellement à l'hôpital, où l'opération pour lui extraire la balle sera faite bientôt, ce qui explique son absence de ce soir ; autrement, il eût assisté à la séance.

« Son voyage, dit en terminant M. de Brazza, a été entrepris dans une région très difficile et entièrement inconnue. M. Crampel a ajouté à nos connaissances environ un millier de kilomètres de contrées nouvelles. Il a reconnu toute la région frontière entre notre territoire et les possessions allemandes ; à la côte, il est arrivé à la limite même de nos possessions, c'est-à-dire à Bata. — En dehors de la question des connaissances géographiques de la contrée qu'il a parcourue, laquelle était en blanc sur nos cartes, il a acquis quelques résultats des plus sérieux : il a su inspirer assez de confiance aux indigènes pour les décider à venir de l'intérieur à nos établissements de la côte ; il faut espérer qu'ils pourront rapporter chez eux l'excellente impression qu'ils auront reçue à notre contact. »

Nous espérons, a ajouté le président, que la santé de M. Crampel ne sera pas gravement compromise. J'ai eu l'occasion de le voir, il y a quelque temps ; il souffrait encore, mais je ne pense pas que sa blessure soit dangereuse. La Société s'intéresse particulièrement à M. Crampel, en raison des services qu'il a rendus dans la vaste région qu'il vient d'ouvrir. J'ajouterai qu'il est parent de notre confrère, le savant doyen de la Faculté des lettres, M. Himly. *Compte-rendu de la Société.*

Les marchés d'esclaves à Hodéida. — *Le Temps* donne l'intéressante correspondance suivante :

Située sur la côte asiatique de la mer Rouge, la ville de Hodéida est dans une position unique pour les deux genres de trafic qu'elle fait : le café et les esclaves. Après quatre ou cinq jours de marche, on arrive à Sana, capitale de l'Yémen, le pays du moka ; après une traversée de quelques jours, on atteint la côte africaine de la mer Rouge et la côte somali, où l'on embarque les esclaves. Commerce ouvert et commerce caché, mais toléré, tous deux donnent à Hodéida une certaine impor-

tance, importance qui serait plus grande encore si la ville n'était absolument dépourvue de port.

La côte est nue, plate, sans végétation aucune, mais à deux jours de marche cesse le désert : le sol s'élève, on rencontre de hautes montagnes et bientôt on accède sur le plateau. Là, tout change; on est dans un climat tempéré, sur un sol riche; l'Yémen, c'est le vrai pays du café. De Sana, les mulets apportent la marchandise à Hodéida surtout, et aussi un peu à Aden; mais Aden est plus loin, et pour y aller il faut traverser des tribus absolument indépendantes, tandis que tout le territoire, depuis Sana jusqu'à la mer Rouge, fait partie de l'empire ottoman. Si le café vient d'abord à Hodéida, il est généralement embarqué là pour Aden, d'où on l'expédie en Europe; c'est à Marseille que l'on en envoie la plus grande quantité; après Marseille, les ports qui importent le café sont Londres, Gênes, le Havre, New-York, Philadelphie et ceux de l'Égypte.

A côté du café il est une autre marchandise, les esclaves, dont le commerce, pour être caché, n'en est pas moins florissant. Malgré les croisières de l'océan Indien et de la mer Rouge, la marchandise noire continue à affluer sur la côte d'Arabie; le gouvernement turc ferme les yeux et, grâce à cette complicité tacite, on vend toujours des esclaves un peu partout, principalement à Djedda et à Hodéida.

C'est qu'elle est bien grande, cette côte d'Afrique, et quelques navires disséminés de Zanzibar à Souakim sont loin d'être suffisants pour assurer la répression de la traite : un navire voit à environ onze milles de distance : combien de barques ou même de bâtiments plus importants échappent à sa vigilance ! Il faudrait, pour exercer une surveillance effective, une quantité innombrable de croiseurs, ce qui, naturellement, serait une dépense considérable. Et encore, pourraient-ils arriver à un résultat sérieux ? C'est fort peu probable. En admettant que tout navire quittant la côte africaine serait aperçu, en admettant même, chose impossible, que chaque barque serait visitée, il resterait à prouver que le bâtiment suspect transporte des esclaves.

Les capitaines de négriers s'entendent merveilleusement à cacher leurs marchandises; aussitôt qu'un navire de guerre s'approche, les esclaves sont jetés à fond de cale; on entasse sur eux des barils, des ballots, des objets de toute sorte; tant pis si l'esclave étouffe; il s'agit avant tout de faire passer le négrier pour un honnête bâtiment de commerce. Dans la mer Rouge, les patrons de négriers emploient un autre moyen : ce sont en général, des enfants qu'ils transportent, lorsqu'ils sont poursuivis, comme ils ne peuvent cacher leur marchandise à bord, ils la débarquent dans quelque îlot et jettent les enfants dans des grottes, cavernes, etc., dont ils masquent l'entrée de leur mieux. Dans ces conditions, on comprend la difficulté de saisir les négriers en flagrant délit. Une chose enfin vient rendre la répression de la traite moins facile encore : c'est — chose assez fréquente — l'assentiment des esclaves eux-mêmes. Ceux-ci sont guidés par deux raisons en agissant ainsi : libérés, que feraient-ils de cette liberté qu'on leur rend ? Seuls, loin de leur pays, il ne leur restera bien souvent qu'à mourir de faim; aussi voit-on des esclaves affranchis aller se revendre. En second lieu, ils redoutent les Européens, les Arabes leur répétant que *les blancs mangent les nègres*. Si absurde que puisse nous paraître cette accusation d'anthropophagie, le fait est qu'elle rencontre beaucoup de crédules : une petite esclave qui venait d'être achetée par un Européen est restée trois nuits sans fermer l'œil, de crainte d'être dévorée par son nouveau maître. A ce propos, il faut remarquer que tout esclave acheté par un Européen est affranchi en même temps; mais il est difficile de le lui faire comprendre; je voyais, il y a quelques semaines, deux jeunes Gallas amenés récemment au Caire par un voyageur; en vain leur répétait-on qu'ils étaient libres, ils se croyaient toujours esclaves.

Ainsi donc, lorsqu'un croiseur trouvera à bord d'un bâtiment des nègres, que fera-t-il si ceux-ci disent avoir été embarqués de leur plein gré? Il laissera partir le bâtiment qui, quelques jours après, débarquera sa marchandise en toute tranquillité. La répression de la traite sur mer est donc chose fort difficile ; pour un négrier qui est pris, dix échappent et le résultat est loin d'atteindre le but proposé. Pour arriver à supprimer la traite, il faudrait supprimer les marchés d'esclaves, qui sont toujours florissants sous la tolérance du gouvernement turc.

Autrefois la marchandise noire était vendue sur la place publique, aux enchères ; aujourd'hui le commerce se fait en cachette, voilà toute la différence. Les négriers débarquent leur marchandise sur un point désert de la côte, et on l'amène ensuite à Hodéida par terre : tout le monde connaît l'arrivage, le gouverneur en est informé le premier, mais les apparences sont sauvées et le marchand est certain de n'être pas inquiété. Les esclaves sont alors placés chez des courtiers — il y a une vingtaine de ces courtiers à Hodéida — et vendus par leurs soins, soit dans la ville même, soit dans l'intérieur du pays. Les prix naturellement varient suivant la qualité de l'esclave ; ils ont beaucoup haussé depuis quelques années, les marchands étant obligés de donner de plus gros backchichs aux autorités turques. Néanmoins on peut se procurer un domestique pour 60 ou 80 talaris (le talari vaut environ 4 francs) ; suivant la provenance et suivant le sexe, le prix est plus ou moins élevé ; les nègres venant de Zanzibar ou du Soudan sont en général employés comme domestiques ; les femmes gallas (celles-ci viennent du pays de Djimona principalement) et les Abyssines sont fort recherchées ; elles sont en général très jolies, elles ont le teint souvent assez clair et le type européen ; ce sont elles qui remplissent les harems d'Arabie ; une jolie Galla d'une douzaine d'années se vend couramment 120, 150 et même 200 talaris.

Si, dans une ville comme Hodéida, où il y a deux consuls européens, le commerce des esclaves se fait clandestinement, par contre il se fait presque ouvertement dans les endroits éloignés. A Lohéya, petite ville située au nord de Hodéida, on crie encore quelquefois le prix d'un esclave aux enchères ; le sous-gouverneur reçoit deux talaris par tête d'esclave vendu ; de plus, il en choisit un ou deux à chaque nouvel arrivage. Ce fonctionnaire ne sait même pas signer son nom.

On peut estimer à *plus de mille*, le nombre d'esclaves qui sont vendus annuellement à Hodéida. Or, ce qui se passe à Hodéida se passe aussi, et sur une bien plus grande échelle, à Djedda.

Voilà les deux grands marchés de chair humaine, marchés où les trafiquants sont sûrs de trouver l'impunité ; ces marchés sont le débouché de l'odieux trafic que les croisières sont impuissantes à détruire ; pour supprimer définitivement la traite, il faudrait les fermer aux frafiquants. Tant que la Turquie n'aura pas donné entièrement son concours aux puissances européennes, on ne pourra pas dire que la traite a définitivement disparu.

M. le docteur Colin. — M. le docteur Colin est chargé d'une mission à l'effet de poursuivre les études topographiques et les recherches d'histoire naturelle qu'il a entreprises au Sénégal.

M. le capitaine Binger. — M. le capitaine d'infanterie de marine Binger vient de rentrer à Paris, après vingt-huit mois de séjour en Afrique.

Ce jeune officier de 32 ans, sorti de l'École des sous-officiers d'Avor, avait fait partie de la mission du capitaine Monteil, chargée d'étudier le tracé du chemin de

fer du Haut-Fleuve. Il employait ses loisirs à apprendre les langues noires, parvenait à parler couramment plusieurs idiomes et composa une grammaire sur la langue Bambara. Ces travaux attirèrent l'attention du général Faidherbe qui se l'attacha comme aide-de-camp, en 1886.

Le 5 février 1887, il quittait la France, avec l'intention d'explorer les territoires compris entre les bouches du Niger, et de relier les itinéraires de Caillé et de Barth. Il descendit d'abord le Sénégal, à Assinie, en traversant le bassin du Niger, et n'eut pas de difficultés à vaincre jusqu'à Bamakou; il était resté sur la ligne de nos postes, ligne fréquentée. Mais ce fut avec la plus grande peine qu'il put passer des États de Samory dans ceux de Thiéba. Ces deux roitelets étaient en guerre et considéraient un chef blanc avec méfiance, le premier parce que Binger se disposait à aller chez Thiéba et Thiéba parce que Binger venait de chez Samory.

Notre explorateur surmonta d'innombrables difficultés, endura la faim et des fatigues inouïes, et déploya une énergie et une intrépidité surhumaines.

Tout à coup, il cesse de donner de ses nouvelles.

Les bruits les plus alarmants se répandent; trois mois se passent. Sa mère, qui habite Paris, refuse de croire à une mort qui la frapperait si cruellement; elle persiste à espérer contre tout espoir. On confie à un jeune voyageur, M. Treich-Laplène, alors en Assinie, la mission de retrouver le courageux explorateur. M. Treich part avec 45 hommes, équipés aux frais de M. Verdier, résident de la France au Grand-Bassam, qui avait connu Binger à Paris. Pendant quelques semaines, la mission donne de ses nouvelles; puis le silence. Le bruit courut qu'elle avait été massacrée aux environs de Kinsahov, et grande fut la désolation parmi les amis de Treich et de Binger.

Enfin, un jour, le ministre de la marine reçut de Treich-Laplène un télégramme « annonçant qu'une lettre de Binger faisait espérer l'arrivée de celui-ci, à la côte d'Ivoire, dans les premiers jours d'Avril ».

Après avoir exploré une partie de la région qui s'étend de Bamakou à Kong, Binger avait séjourné dans cette ville et s'y était concilié la sympathie des chefs. Puis, faisant route à l'est, pour rejoindre le Niger, il fut arrêté par des peuplades sauvages, menacé de mort, obligé de fuir, seul avec quelques fidèles qui lui restaient, sans vivres, avec trois fusils. Nos deux compatriotes ont rallié le littoral, souffrants, exténués de fatigues, exploités par les nègres qui abusaient de leur état maladif.

Le capitaine Binger rapporte des masses de documents sur les idiomes et la géographie des régions inconnues qu'il a parcourues. Il a fait connaître et respecter la France, chez les noirs qui en ignoraient même le nom; il a, au péril de sa vie, planté le drapeau de la civilisation dans des contrées inexplorées. Comme le disait M. de Lesseps en lui souhaitant la bienvenue, à son retour, « les félicitations de la Société de Géographie auront un écho dans le cœur de tous ceux qui savent ce qu'exigent d'efforts, de courage et de dévouement des entreprises pareilles à celles que Binger a accomplies, elles auront un écho dans le cœur de tous les Français, toujours si fiers de ceux qui ont ajouté quelque chose à l'honneur de notre patrie ». V. F. M.

M. Léon Fabert. — M. Léon Fabert qui avait été chargé d'une mission d'études chez les Maures du Sénégal, vient de rentrer en France.

M. Fabert, qui a séjourné près de deux mois chez les Braknas, a voyagé dans le pays de Chamama avec le camp du roi Sidi-Ely. Il rapporte de cette contrée un travail topographique qui complète les indications fournies en 1860, par l'enseigne de vaisseau Bourel. L'explorateur en rapporte aussi des notes intéressantes sur les mœurs de ce peuple fort peu connu et dont il a reçu un très cordial accueil.

M. Pavie. — M. Pavie, consul de France à Luang-Prabang, est rentré du Tonkin après une campagne de neuf mois dans le Haut Laos. A son retour, il a descendu le Niékong jusqu'à Lakhone, soit en jonque, soit à dos d'éléphant. En huit jours il a ensuite atteint Vinh, et enfin Haïphong, sans trop de difficultés. Il est attendu en France par le plus prochain courrier.

Nouvelles de Stanley. — Un télégramme de Zanzibar, du 16 juin dernier, annonce l'arrivée en cette ville de lettres d'Oudjiji, sur le Tanganika, datées du 10 mars, d'après lesquelles Stanley aurait opéré sa jonction avec Tippo-Tip et renvoyé au Congo ses malades. Ses lettres portent, en outre, qu'il se disposait à gagner la côte orientale avec Émin et que Tippo-Tip comptait, de son côté, arriver à Zanzibar dans quatre mois.

Les auteurs de ces lettres doivent être mal informés. En effet, par une dépêche reçue à l'État, à Bruxelles, on sait qu'à la date du 27 avril dernier, Tippo-Tip était toujours à sa résidence des Falls.

L'Europe en Afrique. — D'après un relevé que vient de faire la Société de géographie sur les derniers renseignements fournis sur l'Afrique centrale, on constate aujourd'hui que, sur environ trente millions de kilomètres carrés que contient l'Afrique entière, il n'y en avait plus, au 1er janvier 1889, que dix millions qui n'ont pas encore été réclamés par une puissance européenne ; et il faut ajouter que plus de la moitié de cette superficie constitue le désert du Sahara. V. F. M.

Retour de M. le lieutenant Liebrechts de Léopoldville. — Le lieutenant Liebrechts, ancien commandant du district du Stanley-Pool, est à Bruxelles depuis quelques jours ; cet officier a complètement transformé Léopoldville en deux années de temps. D'une station très fréquentée, mais affamée par une nombreuse population, en partie flottante, en partie stable et commerçante, mais nullement agricole, il a fait le centre d'énormes cultures, dont les champs suffisent à la nourriture de la garnison. Ajoutons-y l'exemple donné aux tribus yatékés, qui se sont enfin décidées à travailler la terre, au lieu de s'adonner exclusivement au trafic de l'ivoire et du caoutchouc.

M. Liebrechts a très sérieusement accru l'autorité de l'État indépendant dans le district du Stanley-Pool jusqu'à la rivière Inkissi. Aussi la coutume de l'épreuve du poison diminue-t-elle de plus en plus ; les guerres locales ont pour ainsi dire cessé, les différends étant soumis à l'arbitrage du chef blanc.

La contrée de Léopoldville est d'ailleurs en pleine voie de transformation. Par suite des entreprises commerciales des maisons européennes dans le haut Congo, les Batékés ont perdu le monopole de l'ivoire. Ils ont eu récemment la naïveté de proposer à M. Liebrechts de le rétablir à leur profit. Notre compatriote leur a répondu : « Le commerce est libre pour tous ; maintenant, pour vous, le moment est venu de » cultiver et de pêcher ».

Le port de Léopoldville a été amélioré par l'établissement d'un plan incliné pour la réparation des bateaux, aussi ceux-ci ne doivent plus subir d'aussi long chômage. C'est M. l'ingénieur Vandenbogaerde qui a pris le commandement du district.

A.-J. Wauters.

Le capitaine Van Gèle est arrivé le 25 mars à Loukoungou se dirigeant vers Léopoldville. Le lieutenant Le Marinel le suivait à la tête de l'arrière-garde.

L'*En Aavant* était au Pool prêt à embarquer l'expédition. L'*A. I. A.*, qui descendait des Bangalas, y était attendu.

MM. Braconnier et Legat. — La *Florida*, de la Société belge du haut Congo, a rapporté de bonnes nouvelles des établissements du Kassaï et, notamment, de la station de Loulouabourg, que commandent MM. Braconnier et Legat.

Ce dernier, dans une lettre particulière qui nous est communiquée, donne les détails suivants, sous la date du 7 octobre 1888 :

« Je suis ici depuis un mois et je suis loin de regretter ma nouvelle résidence. Loulouabourg ne ressemble en rien aux autres stations de l'État. C'est le pays des plantations, du bétail, des grandes collines ondulées couvertes d'une herbe courte. C'est plutôt la vie des Boërs que celle du Congo que nous menons ici.

» Nous dressons des taureaux à la monte et ils valent bien les chevaux. Ils sont parfois assez méchants, mais l'on s'y habitue. Pour le surplus, jamais un cheval ne saurait faire ce que fait un taureau : traverser les rivières à la nage, grimper les côtes les plus abruptes, descendre les pentes les plus fortes avec une sûreté de pied admirable et une vigueur sans pareille.

» J'ai dressé pour mon service un énorme taureau alezan ; il marche très bien et vous seriez étonné de me voir sur cette bête franchir les obstacles au galop, aussi aisément que sur le meilleur cheval de course.

» Notre troupeau de la station est déjà assez nombreux (30 bêtes). Nous avons tous les jours du beurre frais et du fromage. C'est M. Puissant qui est chargé de la laiterie et il s'en acquitte fort bien.

» Quant aux indigènes de la région, ce sont bien les meilleurs nègres que je connaisse. Bref, je me plais énormément ici et je ne suis jamais malade. »

M. Legat, qui envoie ces nouvelles, est le vétéran des agents de l'État au Congo. Il est parti en 1881 et n'a pas quitté le pays depuis cette époque, c'est-à-dire depuis plus de huit ans. A.-J. WAUTERS.

L'expédition Becker est arrivée aux Stanley-Falls le 16 février. Elle avait quitté Léopoldville le 23 janvier. Le voyage a donc été fait en vingt-cinq jours. C'est la première fois qu'il a été accompli avec une telle rapidité. C'est la *Ville de Bruxelles* qui a réalisé ce progrès.

La rencontre de Becker et de son ancien ami Tippo-Tip a été très intéressante. Le chef arabe a montré très vivement toute sa satisfaction de revoir l'officier belge avec lequel il avait entretenu jadis, à Tabora, d'excellentes relations. M. Haneuse, le résident de la station des Falls, était remis de son indisposition et sa station avait pris un grand développement. A.-J. W.

Le camp de l'Aruwimi était en pleine construction ; son établissement avait été précédé par toute une série d'opérations, conduites en aval par le lieutenant Dhanis, commandant de l'avant-garde. Depuis longtemps, il existait dans cette zone plusieurs centres de troubles. En deux mois, toute cette province a été ramenée à la paix ; les chefs des tribus ont dû mettre fin à leurs querelles intestines et de très fortes populations, comme celles de N'Dolo notamment, sont entrées maintenant dans l'orbite de l'influence immédiate de l'État.

M. Grenfell. — M. le missionnaire Grenfell a quitté son ancienne résidence de Kinchassa pour aller s'installer avec sa famille à la nouvelle station que les baptistes anglais ont créée à Bolobo.

M. Dolizie. — L'*Alima*, un des steamers du Congo français, a quitté le Pool le 9 mars ayant à son bord M. Dolizie, le résident de Brazzaville. Le bateau se rendait dans le haut Congo.

M. Delcommune. — M. Alexandre Delcommune, chef de la reconnaissance commerciale du haut Congo, est rentré à Léopoldville, à bord du steamer *Roi des Belges*.

Son voyage sur le haut fleuve et ses affluents s'est très bien effectué, sans aucun accident. Il a visité successivement les deux rives du Congo, le Lomami, l'Arouhouimi, l'Itimbiri, la Loulonga, la Tchouapa, l'Irébou et le lac Matoumba. « Les contrées arrosées par ces différents cours d'eau, écrit-il, sont riches et du plus grand avenir ».

En redescendant, M. Delcommune a visité également le delta de l'Alima, sur le territoire français.

M. Valcke. — M. le capitaine Valcke, que nous avons entendu à Lille, a quitté Bruxelles le 2 Juin pour Lisbonne, se rendant au Congo, chargé d'une mission spéciale.

Le chemin de fer du Congo. — Les ingénieurs chargés de l'étude du projet de chemin de fer à construire au Congo viennent de terminer le travail des devis et, les vendredis 26 avril et 3 mai, à Anvers, devant la Société royale de géographie, réunie en séances extraordinaires, ils ont pour la première fois fait connaître les résultats définitifs de ce travail, ainsi que les conditions dans lesquelles le chemin de fer pourra être construit et exploité. MM. les capitaines Thys et Cambier, les ingénieurs Charmanne et Vauthier ont successivement pris la parole.

Le devis général de l'entreprise conclut à un capital de 25 millions de francs, suffisant pour construire la voie, acheter le matériel roulant, couvrir les frais généraux et les frais d'exploitation des premiers mois et servir aux actionnaires les intérêts intercalaires pendant la période de construction.

Cette période est évaluée à quatre années. La longueur totale de la voie sera de 426 kilomètres — soit environ la distance qui sépare Bruxelles d'Orléans, ou Bruxelles de Francfort, viâ Cologne.

Le point de départ du chemin de fer sur le bas Congo sera à Matadi, terminus de la navigation à vapeur; le point d'arrivée, sur le Stanley-Pool, au village de Ndalo, un peu en amont de Kinchassa.

Les 26 premiers kilomètres, entre Matadi et Palaballa, présentent seuls quelques difficultés de construction par suite du relief du pays et de la nature rocheuse du sol. Les 400 kilomètres restants, entre Palaballa et Ndalo, seront construits dans des conditions de facilité exceptionnelles, soit en plaine, par des alignements, soit à flanc de coteau, par des courbes à grand rayon.

Sauf dans la première partie, il y aura peu de travaux d'art. Les plus importants seront les ponts sur la rivière Inkissi (100 mètres) et sur les rivières Mpozo et Kouilou (80 mètres).

Le chemin de fer sera à écartement de 0^{m} 75, avec un maximum de pente de 0^{m} 047 par mètre, atteint seulement dans la première partie; partout ailleurs, les pentes n'atteignent jamais plus de 0^{m} 035; les courbes ont des rayons qui ne descendront jamais en dessous de 50 mètres.

L'exposé complet de l'entreprise, avec devis, plans, cartes et pièces à l'appui, ne tardera pas à être publié. Nous y reviendrons alors.

L'affaire se présente dans des conditions telles, que nous avons la conviction que l'année ne s'écoulera pas sans que nous ayons à annoncer l'ouverture des travaux de construction. A.-J. WAUTERS.

Retour de l'explorateur Cardozo. — Le gouvernement portugais vient de recevoir la nouvelle du succès de la mission Cardozo. Neuf chefs indigènes des bords du lac Nyassa se sont placés sous les lois portugaises, et suivant toutes probabilités d'autres chefs suivront leur exemple. Le lieutenant Cardooa, qui vient de revenir de Quilimane, laissant le commandement de l'expédition au lieutenant Léal, a arrêté le départ des renforts. Il a déclaré que la mission du major Serpa Pinto et du capitaine Géraldès n'était plus nécessaire, tout le pays étant tranquille.

Les Allemands au Togo. — La troisième livraison des *Mittheilungen von Forschungsreisenden und Gelehrten aus den deutschen Schutzgebieten*, publiées par M. von Danckelmann, s'occupe exclusivement des territoires de Togo et de Cameroun. Elle renferme plusieurs articles fort intéressants, accompagnés de deux cartes, dont l'une est un croquis de l'itinéraire du commissaire impérial von Puttkammer dans la région formant la frontière franco allemande entre le Togoland et le Grand Popo. L'autre est une esquisse de l'intérieur du Togoland, la plus complète et la plus exacte qui ait encore paru ; elle a été dressée par M. von François et renferme les itinéraires qu'il a suivis, ainsi que ceux de M. Wolf. Ces cartes facilitent la lecture des récits de ces trois explorateurs La livraison renferme encore sur la même région un rapport médical du Dr Wicke, touchant la situation sanitaire du Togoland, un tableau des mesures d'altitude effectuées par l'expédition du Dr Wolf, et les résultats des observations météorologiques faites à la station d'Adadô, dans l'intérieur de la Guinée septentrionale. A.-J. W.

AMÉRIQUE

Le service des paquebots du Havre à New-York et vice-versâ. — Le paquebot *La Champagne*, dans ses voyages de mai 1889, a mis 7 jours 21 heures pour aller : parti le 11 mai, à 7 h. 47 matin, il est arrivé à New-York le 19 mai, à minuit 09 (avec 3 jours de gros temps).

Le retour de New-York au Havre s'est effectué en 7 jours 20 heures : départ le 25 mai, à 4 h. 02 ; arrivée au Havre le 2 juin, à 5 h. 18 du soir.

Concours de géographie. — L'Institut géographique de la République argentine a, pour le 19 mai 1890, ouvert un concours auquel seront admis les candidats de toute nationalité et dont l'épreuve portera sur l'histoire de la géographie argentine.

Les concurrents devront présenter un mémoire anonyme en langue espagnole, accompagné d'un pli cacheté, dans lequel sera reproduite la devise inscrite sur leur travail et qui contiendra le nom et l'adresse de l'auteur. Les mémoires devront être présentés avant le 1er janvier 1890.

Le grand prix Rivadavia consistera en une médaille d'or de 0m,55 de diamètre et de 0m,005 d'épaisseur, plus la somme de 1,000 piastres (5,000 fr.). Un diplôme d'honneur récompensera les deuxièmes lauréats par ordre de mérite.

Les locomotives parlantes. — Édison a inventé une locomotive de chemin de fer qui, dit en anglais, en français ou en allemand, ce qu'elle annonçait jusqu'ici en sifflant. Son linguapraphe, car c'est là sa dernière invention, va révolutionner, d'ici peu, tout le système des signaux dans le service public des chemins de fer.

Le linguapraphe est un appareil de petite dimension, composé d'un certain nombre de tuyaux, de fils de bronze et d'un clavier. Dans l'appareil se trouve une boîte où sont déposés les phonogrammes dans l'ordre où le machiniste s'en servira ; à l'extérieur de l'appareil est attachée une espèce de trompette, dans laquelle passe la vapeur pendant que le machiniste manie le clavier.

Si, par exemple, le train s'approche d'un tunnel, le machiniste fait jouer le phonogramme « tunnel », et, d'une voix de tonnerre qui va jusqu'à une lieue de distance, la locomotive hurle le mot « tunnel ». A l'entrée dans la gare, la machine annonce de sa voix de Jupiter tonnant, d'où elle arrive : En route, quand un danger quelconque ou une irrégularité menace, elle avertit le personnel et les voyageurs de ce qu'ils ont à faire : rester en place ou sauter de l'un ou l'autre côté sur la ligne. En outre, les express annonceront les noms des stations où ils passent sans s'arrêter, et quand deux trains se rencontreront, ils se salueront comme des amis.

Déjà Edison a pris ses brevets. Un ingénieur et propriétaire de chemins de fer de l'Ouest va faire les premiers essais publics de son invention.

Cette invention nous paraît devoir plutôt rendre des services à la navigation.

Statistique postale. — Dans aucun pays du monde la poste n'a pris, dans un espace de temps relativement restreint, une extension aussi énorme qu'aux États-Unis. Ainsi, il y a dans la grande République américaine 57,376 bureaux de poste, alors que l'Allemagne n'en possède que 18,683, la Grande-Bretagne 17,587, et la France 7,296. Les routes postales des États-Unis atteignent plus de quatre cent mille kilomètres, celles de l'Allemagne 85,000, celles de la France 65,000, et celles de l'Angleterre 41,000. La poste américaine a expédié, l'année dernière, plus de 3,576,000,000 de lettres et imprimés de tous genres, tandis que les Anglais n'ont pas dépassé 2,279,000,000, les Allemands 1,816,000,000 et les Français 1,400,000,000. La proportion des envois postaux pour ces différents pays est de 71 par habitant pour les États-Unis, de 61 pour l'Angleterre, de 41 pour l'Allemagne, et de 37 pour la France. Enfin, le premier de ces États a dépensé pour ses opérations postales près de 278 millions, le second près de 221 millions, le troisième près de 145 millions, et le quatrième, la France, près de 142 millions. L. Dewez.

L'émigration vers la République Argentine. — Depuis l'année 1857, l'Argentine a reçu le nombre formidable de 1,374,787 immigrants. Le total annuel des arrivées a suivi une progression vraiment curieuse. Le chiffre en était seulement de 4,951 en 1857 ; dix ans après, il passe à 17,046, et en 1870 il saute à 39,967. Au bout de trois ans, en 1873, il atteint brusquement le chiffre respectable de 76,332 immigrants. Mais pendant quelques années il y a une dépression dans le flot montant ; il se maintient dans les environs de 50,000, pour subir ensuite une progression formidable en 1885. En cette année, le total des immigrants est de

108,722. Enfin l'année 1888 a vu arriver 155,632 individus, chiffre dépassant tout ce qu'on pouvait imaginer. C'est l'Italie qui fournit le plus fort contingent : de 3,000 en 1857, il est passé à 75,029 ; si bien même que les Argentins sont inquiets de ce flot d'émigrants venant exploiter le pays avec la ferme intention de regagner le pays au plus tôt. Cette immigration représente 65,25 pour 100 de l'immigration totale dans la période 1857-1888. L'Espagne vient en second lieu avec 25,485, représentant 14,61 pour 100. La France vient troisième, représentant 9,27 pour 100, et avec le chiffre tout à fait exceptionnel de 17,100. La Belgique, qui jusqu'à présent fournit peu d'immigrants, commence depuis 1882 à prendre rang dans les puissances alimentant l'Argentine.

Une cité canine dans l'Amérique septentrionale. — Extrait des notes de voyage de M. V Pilgrim : ..... Ayant appris qu'à peu de distance de notre route se trouvait une « grande ville ou colonie de chiens de prairies », je partis avec mes deux compagnons pour aller rendre visite à cette curieuse agglomération. Pendant six ou sept milles nous eûmes à gravir une montagne à pente douce, et, arrivés au sommet, nous aperçûmes devant nous un beau plateau mesurant environ quatre mille carrés. Le sol semblait être fertile, et était couvert d'herbe musquito frisée, la plus sucrée et la plus nutritive des diverses espèces de cette herbe. Les chiens des prairies n'ayant pas d'autre nourriture, n'établissent jamais leurs villes que dans les localités où elle croît en abondance.

Nous étions à peine entrés dans cette luxuriante prairie, que nous arrivâmes sur les confins de la république canine. Quelques chiens disséminés se sauvèrent en nous apercevant et poussèrent des aboiements courts et aigus, pour donner l'alarme à la communauté. A ce signal de danger répondirent d'autres cris dans l'intérieur de la « ville », et nous ne vîmes plus rien de tous côtés qu'un désordre et un pêle-mêle général de « quadrupèdes digitigrades » effarés, s'enfuyant vers leurs demeures. Aussi loin que nos regards pouvaient atteindre, s'étendait l'étrange cité présentant partout le même aspect. Nous avançâmes à loisir jusqu'au quartier le plus populeux de la ville, où nous fîmes halte, et ayant débarrassé nos chevaux de leurs mors pour les laisser « brouter », nous nous préparâmes à recueillir nos impressions de voyage.

Les terriers étaient éloignés l'un de l'autre d'une quinzaine de verges, et de tous côtés couraient des sentiers bien foulés, espèces de rues dans la disposition desquelles nous crûmes reconnaître quelque régularité. Nous nous assîmes à l'ombre d'un orme, pour examiner plus attentivement la scène qui se déroulait devant nous. Notre invasion avait chassé au fond de leur demeure nos voisins les plus rapprochés ; mais, à une centaine de verges de nous, chacun des petits tertres élevés à l'entrée des terriers était occupé par un chien debout sur son séant, la tête haute et promenant tranquillement ses regards autour de lui, comme pour s'assurer de la cause de ce bouleversement général. De temps en temps, un de ces animaux, plus brave ou plus curieux que ses congénères, se hasardait à quitter ses pénates pour aller rendre visite à un ami, dans le but sans doute d'échanger quelques impressions avec lui, puis, la conversation terminée, l'audacieux nouvelliste regagnait son logis de toute la vitesse de ses jambes.

Comme nous nous abstenions de faire aucun mouvement, quelques-uns des chiens les moins éloignés commencèrent bientôt à aventurer leur tête en dehors de l'ouverture de leur terrier, pour examiner d'un œil curieux et scrutateur ce qui se passait autour d'eux. Peu d'instants après, plusieurs d'entre eux sortirent de leur domicile, vinrent s'asseoir sur le belvédère qui dominait le terrier et se prirent à aboyer.

Nous ne restâmes pas moins de trois heures à contempler et à observer les agissements de ces « amis de l'homme » et nous fûmes témoins d'un fait qui semble révéler chez eux une sorte d'esprit de corps et un instinct d'affectueuse solidarité bien extraordinaires.

Un chien s'était perché sur le tertre situé devant son trou, tandis qu'un de ses compagnons, trop timide pour s'exposer ainsi, se bornait à avancer un peu son museau en dehors du terrier. J'ajustai celui qui était en observation ; la charge de mon rifle lui enleva le sommet de la tête et le fit rouler à un mètre du monticule. Tandis que je rechargeais mon arme, son compagnon sortit audacieusement de sa retraite, saisit le mort par une jambe et le tira dans le terrier, avant que nous eussions eu le temps d'arriver pour le lui disputer. Il y avait dans cet acte comme un élan d'affection, presque humain, qui grandit les chiens dans mon estime, et jamais, depuis lors, je n'ai essayé d'en tuer un seul, à moins d'être poussé par la faim la plus impérieuse.

Le chien des prairies est à peu près de la taille d'un gros lapin, un peu plus volumineux et monté sur des jambes plus courtes. Il a les habitudes sociables et ne vit jamais seul ; les communautés qu'il forme sont même assez considérables. Il est vif, toujours en mouvement, et très folâtre, quand il n'a rien à craindre. Il semble se plaire à gambader d'un terrier à l'autre pour s'enquérir des affaires d'autrui. En tous cas, les visites qu'il rend et la manière dont il emploie le temps avec ses voisins, sembleraient indiquer un échange de confidences. Les vieux chasseurs assurent que lorsque ces animaux trouvent une bonne position pour l'établissement d'un village et ne rencontrent pas d'eau dans le voisinage, ils creusent un puits pour subvenir aux besoins de la communauté.

Plusieurs fois je suis parvenu à me glisser assez près de leur village sans être découvert. Dans un de ces établissements, je me rappelle avoir remarqué un fort gros chien, assis devant sa porte au centre de la colonie ; et, à en juger par sa tenue et les procédés de ses voisins, il semblait vraiment être l'administrateur, le surveillant ou le chef de la communauté. En tout cas, il était le chien important de l'endroit. Je restai près d'une heure à épier ses mouvements ; durant cet espace de temps, il reçut une douzaine de visiteurs, qui, après s'être arrêtés quelques instants probablement pour converser, regagnaient en trottinant leur domicile. Quant à lui, il ne quittait pas son poste, et ressemblait à un monarque un jour de réception officielle. Certes, s'il est un animal doué de raison et ayant un système de lois sociales, cet animal, c'est le chien des prairies.

Dans tous les autres quartiers du village la population prenait ses ébats avec une gaieté et un entrain qui faisaient plaisir à voir. Des chouettes d'une espèce singulière se trouvaient aussi parmi eux ; elles ne semblaient prendre nulle part à leurs réjouissances, mais elles n'en vivaient pas moins en très bonne harmonie avec eux, car je les voyais à chaque instant entrer dans les mêmes terriers, ou en sortir comme les membres de la famille ou au moins comme des hôtes. Il existe aussi, dans ces villages, des serpents à sonnettes, mais rien n'est plus faux et n'est plus ridicule que l'opinion des Mexicains, prétendant que les chiens traitent ces reptiles en amis. Pour moi, je les considère comme les envahisseurs qui élisent domicile dans des terriers de la communauté parce qu'ils s'y trouvent mieux qu'ailleurs, et que les vrais propriétaires tolèrent, parce qu'ils ne peuvent pas s'en débarrasser. Nous en tuâmes un, non loin d'un terrier, et, inspection faite de son estomac, nous nous aperçûmes qu'il avait dévoré un petit chien pour son dîner ; il paraît toutefois difficile que ces serpents puissent venir à bout d'un gros chien.

La « ville » que nous visitâmes avait plusieurs milles de longueur et un mille au moins de largeur ; elle était en outre entourée de faubourgs et de petits villages.

Nous allumâmes du feu et fîmes cuire trois des chiens que mon compagnon avait tués ; leur chair était excellente, tendre, juteuse, analogue à celle de l'écureuil, mais beaucoup plus grasse.....

ASIE.

Le Tonkin en 1830. — Un journal colonial de l'année relatait ceci : *Nouveaux martyrs en Chine, ou l'inquisition du Tong-King :* M. Cornal, natif de Poitiers, département de la Haute-Vienne, partit dans le courant de l'année 1830, avec 300 missionnaires pour soumettre le peuple barbare du Tong-King sous la domination catholique. Après douze ans de travaux pénibles, ils viennent de périr tous dans des tortures inouïes. Le roi du Tong-King donna l'ordre de les renfermer dans une cage, les bras et les mains liés ensemhle, de telle sorte qu'ils ne pussent faire aucun mouvement. Ce fut le jour d'une fête dans leur pays, qu'en guise de réjouissance, on étendit une partie de ces malheureux à plat ventre, on leur coupa bras et jambes, on leur fendit le tronçon du corps en quatre et on leur trancha la tête ; l'autre partie, placée sur des chevalets fut sciée par petits morceaux. Ils sacrifièrent jusqu'à une malheureuse sœur qui était allée au Tong-King pour y élever une école chrétienne : elle fut pendue à un crochet, un brasier de feu fut allumé et elle fut ainsi dévorée par les flammes.

Voyage du prince Henri d'Orléans à travers l'Asie. — Le prince Henri d'Orléans, fils du duc de Chartres, se dispose à entreprendre un grand voyage à travers l'Asie en compagnie de l'explorateur M. Gabriel Bonvalot, que nous avons entendu à Lille au retour de son premier voyage.

Les deux voyageurs qui partiront de Saint-Pétersbourg ont l'intention de gagner le Tonkin par l'Asie centrale, la Sibérie et la Chine.

M. Gabriel Bonvalot est l'explorateur qui, avec MM. Capus et Pépin, ait réussi jusqu'à ce jour à atteindre les Indes anglaises par la Perse, le Turkestan et les plateaux de l'Hymalaya.

État politique et économique de l'Indo-Chine en 1889. — Dans une des dernières séances de l'Académie, M. Dutilh de la Tuque, mentionne les hésitations qui marquent chaque année le vote, par les Chambres, du budget, une des causes principales des insuffisants progrès de notre colonisation. Il examine tour à tour les habitants et le sol. A côté du riz, le tabac, le maïs, l'arachide, la ramie pourraient devenir, par leur culture, une source abondante de richesse. Il y aurait, à cet égard, à introduire des réformes dans la législation douanière de l'Indo-Chine, du Cambodge, de l'Annam et du Tonkin, réformes nécessaires et urgentes.

M. Camille Gauthier. — Le sympathique voyageur vient d'être nommé vice-consul de France à Pak-Hoi (Chine), sur la frontière du Tonkin.

On apprendra cette nomination avec plaisir, et Pak-Hoi est assurément l'un des postes où M. Camille Gauthier qui parle le Chinois méridional peut rendre à la France les plus utiles services.

Exigence germanique. — M. Robert-Louis Stevenson, l'écrivain anglais bien connu qui voyage en ce moment pour sa santé dans un yacht de plaisance sur le Pacifique, adresse au *Times* une lettre intéressante sur la conduite des Allemands à Samoa. Il accuse le consul allemand, le docteur Knappe, d'avoir répondu en termes insolents au représentant actuel de l'Angleterre à Apia, le colonel de Coëtlogon, le même qui commanda à Kartoum avant l'arrivée de Gordon, qui avait protesté contre la violation systématique des droits des sujets de Sa Majesté britannique par les forces allemandes.

« Par quel procédé connu en diplomatie, s'écrie M. Stevenson, M. Knappe s'est-il élevé du rang d'un sixième officier municipal à celui d'un Bismarck de la Polynésie ? Quel charme a donc été jeté sur les cabinets de Washington et de Saint-James pour que M. Blucklock ait été laissé si longtemps sans appui et que le colonel de Coëtlogon ait dû baisser la tête sous un soufflet public ?.... Je sais par des renseignements récents que le docteur Knappe s'est approché du roi Malietoa avec de belles paroles, il l'a assuré que l'état de guerre, le bombardement et les autres fléaux du moment ne sont pas du tout dirigés contre les Samoains, mais contre les Anglais et les Américains, et que quand ceux-ci seront expulsés, la paix sourira de nouveau sur une île devenue allemande. »

M. Stevenson justifie M. Klein, journaliste américain, des accusations portées contre lui par les Allemands.

Il raconte l'arrestation abusive d'un artiste anglais à bord d'un paquebot, le *Richmond*, et son transfert sur le croiseur aviso allemand l'*Adler*, le tout pour avoir pénétré dans le camp de Malietoa, alors qu'il parcourait les bois en dessinant. « Il ne fut libéré, malgré toutes les protestations officielles, que lorsque le branle-bas de combat allait être sonné sur le navire de guerre anglais. » Et M. Stevenson termine par ces mots : « Est-ce là ce que le peuple anglais entend par la souveraineté des mers ? »

Ces faits n'étonneront pas ceux qui ont lu le mot prêté récemment au prince de Bismarck : « Tous nos consuls et agents coloniaux sont atteints du *morbus consularius*. »

A Apia cela est devenu *furor demens*.

Le Dr Schweinfurth au Yémen. — Le Dr Schweinfurth a fait, dans le courant de l'hiver dernier, un fort intéressant voyage au sud de l'Arabie. La région parcourue par lui est le centre de l'Yémen, contrée encore peu connue, bien qu'elle ait déjà été explorée, au milieu du siècle dernier, par le voyageur suédois Forskal, ami de Linné. Débarqué à Hodéida, le Dr Schweinfurth a pénétré dans l'intérieur jusqu'à Menakka et Sana, d'où il a rayonné dans les montagnes.

L'Yémen passe pour le pays d'origine d'un grand nombre de plantes actuellement cultivées en Europe, et l'un des buts du voyage du Dr Schweinfurth était la recherche de ces plantes et la détermination des régions d'où elles se sont répandues sur notre continent. Son expédition a eu une pleine réussite. Dans des lettres particulières reçues à Genève, l'explorateur annonce qu'il rapporte plus de 8,000 échantillons cueillis par lui et représentant environ 600 espèces différentes de plantes d'Arabie.

Dans les mêmes lettres, le Dr Schweinfurth déclare que son dernier voyage compte parmi les plus agréables et les plus intéressants qu'il ait jamais entrepris. Contrairement à des assertions répandues dans la presse allemande, il n'a eu qu'à se louer de ses rapports avec les autorités du pays. Sur la foi de lettres reçues d'un ami arabe à Sana, M. Glaser, arabiste et géographe distingué, avait affirmé que le vali Osman-Pacha avait interdit au Dr Schweinfurth d'aller au-delà de Menakka (à

mi-chemin entre Hodéida et Sana), et qu'à l'avenir cette ville serait la limite extrême qu'aucun voyageur ne pourrait dépasser. Ces renseignements sont heureusement inexacts.

Le Dr Schweinfurth était muni de l'autorisation du ministre de l'intérieur ottoman, nécessaire pour voyager dans l'Yémen, et que tout vali est obligé de respecter. En outre, il a reçu d'Osman-Pacha et des autorités locales le meilleur accueil. L'officier et les deux soldats que le gouvernement avait attachés à sa personne l'ont suivi avec une grande complaisance et lui ont procuré ce dont il avait besoin pour sa caravane, sans jamais vouloir recevoir de rémunération. Pendant les excursions qu'il faisait chaque jour dans les montagnes, il n'était accompagné que d'indigènes choisis par lui et n'a jamais été inquiété en aucune manière, bien qu'il ne portât pas d'armes. A.-J. WAUTERS.

OCÉANIE.

Mort du père Damien Devenster. — Le dernier courrier des îles Sandwich annonce la mort d'un Français, vaillant apôtre de l'abnégation et de la charité.

Le père Damien Devenster, qui s'était consacré depuis de longues années au service des malheureux lépreux, avait été lui-même atteint de cette terrible maladie; mais les souffrances n'avaient pu refroidir son zèle et c'est au milieu des pauvres malades, qu'il n'avait pas abandonnés un seul instant, qu'il s'est éteint, avec la douce satisfaction d'avoir assuré l'avenir de la léproserie et d'avoir obtenu de M. Bishop, riche banquier protestant d'Honolulu, la fondation d'un asile pour les filles lépreuses, à Kalanpapa, l'un des deux villages de la léproserie. Ceux là ont droit à l'estime et à la gratitude de tous, qui vivent et meurent pour leurs frères de toutes les latitudes : car ils ont bien mérité non seulement de leur patrie, mais encore de l'humanité.

RÉGIONS POLAIRES.

Lord Lonsdale. — Lord Lonsdale, qui vient de faire un voyage dans les régions polaires, est rentré à Montréal. Il prétend avoir approché le pôle nord plus qu'aucun de ses devanciers et rapportera en Angleterre une collection de 300 nouvelles espèces d'oiseaux.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et Statistiques.

EUROPE.

Un nouveau chemin de fer. — Le 23 juillet, on a expérimenté pour la première fois, à l'esplanade des Invalides, une invention bien étonnante.

Il s'agit d'un chemin de fer glissant sur des patins, sans roues, sans locomotive, sur des rails plats. Une mince couche d'eau, interposée entre les rails et les patins, détruit toute espèce de résistance au glissement et, si les dires de l'inventeur sont exacts, le train le plus lourdement chargé pourrait atteindre une vitesse de 200 kilomètres à l'heure sans que les voyageurs ressentissent la moindre secousse.

La propulsion est obtenue à l'aide de colonnes d'eau sous forte pression s'échappant d'ajutages fixes placés sur la voie, de distance en distance, et qui actionnent une turbine rectiligne fixée en dessous du train sur toute sa longueur.

Pas de bruit ni de trépidation, pas de fumée, facilité d'arrêt presque instantané, possibilité de descendre et de gravir des rampes de 450 millimètres par mètre, économie considérable et suppression de tout accident; tels seraient, en résumé, les avantages de ce mode de locomotion prodigieux.

M. Le Royer, président du Sénat; M Jacques, président du Conseil général, M. Eiffel et plusieurs autres ingénieurs assistaient aux expériences d'avant-hier qui ont, sur un parcours de 180 mètres, absolument réussi.

La navigation des ports français en 1888. — Le mouvement total de la navigation en France, — entrées et sorties réunies, long cours, pays étrangers et grande pêche, et toujours bâtiments chargés seulement, cabotage non compris, — s'est élevé, pour l'année 1888, au chiffre de 22,902,950 tonneaux, contre 22.523,532 tonneaux en 1887, et 21,719,161 tonneaux en 1886.

Voici, pour 1888, la part que chacun de nos treize principaux ports a prise à ce mouvement. Nous classons par ordre d'importance :

1.	Marseille .... Tx	6.715.337
2.	Le Havre	3.618.424
3.	Bordeaux	2.107.693
4.	Dunkerque	1.465.922
5.	Cette	1.343.390
6.	Rouen	1.159.339
7.	Calais	842.773
8.	Boulogne	777.931
9.	Dieppe	768.870
10.	Saint-Nazaire	667.025
11.	Bayonne	251.496
12.	Nantes	119.692
13.	Nice	117.034

Commerce de la France. — L'administration des douanes publie le résumé des documents statistiques sur le commerce de la France pendant les six premiers mois de l'année 1889.

Les importations se sont élevées, du 1er janvier au 30 juin 1889, à 2,099,988,000 fr., et les exportations à 1,704,029,000 fr.

Ces chiffres se décomposent comme suit :

Importations.	1889	1888
	—	—
Objets d'alimentation...........	708.465.000	697.971 000
Matières nécessaires à l'industrie.	1.042.149.000	999.238.000
Objets fabriqués	287.935.000	270.834.000
Autres marchandises	61.448.004	54.028.000
Total........	2.099.988.000	2.022.071 000
Exportations.		
Objets d'alimentation...........	366.109.000	319.219.000
Matières nécessaires à l'industrie.	370.815.000	331.917.000
Objets fabriqués................	860.429.000	784.853 000
Autres marchandises	106 636 000	95 521.000
Total........	1.704.029.000	1.531.310.000

Le commerce français et la Russie. — Sur la demande de la Société indo-chinoise, le gouvernement a ouvert des négociations avec la Russie afin d'obtenir l'ouverture au commerce français de la Transcaspienne et du Turkestan. De nouveaux postes consulaires seraient en outre créés au Caucase et dans l'Asie centrale et notamment à Novorossik et à Bakou.

Les machines à vapeur sur la surface du globe. — D'après un travail communiqué à la Société des ingénieurs civils, la force totale développée par toutes les machines du monde entier est de 46 millions de chevaux. Cette force équivaudrait au travail d'environ un milliard d'hommes, c'est-à-dire presque la population de la terre.

Les principaux pays entrent dans ce total : les États-Unis pour sept millions et demi, l'Angleterre pour sept millions, l'Allemagne pour quatre millions et demi, la France pour trois millions et l'Autriche pour un million et demi.

Une machine à vapeur sans chaudière. — Quand vous aurez traversé le pont qui va du Trocadéro à la tour Eiffel, vous verrez à votre droite un escalier qui descend vers la berge de la Seine. Même les jours où la foule est énorme, peu de personnes descendent vers ce coin de l'Exposition, où sont relégués les moteurs à air chaud, à gaz et au pétrole, les machines à vapeur qui servent au service des eaux de l'Exposition, les pompes de tout modèle et de toute espèce. Au milieu des bâtiments qui longent la Seine, il y en a un tout petit qui mérite une visite attentive. On y trouve une singulière petite machine à vapeur, car c'est une

machine sans chaudière à vapeur. M. Serpolet a inventé un générateur nouveau, à vaporisation instantanée. M. Serpolet ne sort d'aucune école spéciale, pas même d'une école des arts et métiers ; il s'est fait lui-même, comme disent nos voisins les Anglais. Il s'est appliqué à trouver le moyen de faire de la vapeur autrement que dans les chaudières ordinaires, pour les petits ateliers, qui n'ont besoin que de peu de force, et qui veulent la produire rapidement et à volonté.

Je vais tâcher de donner une idée de son générateur, qui mérite toute l'attention des physiciens. Imaginez deux bandes de cuivre coupées dans une plaque de ce métal assez épaisse ; mettez-les l'une contre l'autre, comme deux feuilles de papier superposées ; puis laminez cette double feuille, de façon à n'en faire plus qu'une, et de façon qu'il reste cependant toujours dans la partie médiane une fente, si mince qu'elle soit, où les deux parties métalliques ne se touchent pas complètement. C'est dans cette fente infiniment mince qu'il faudra faire entrer de l'eau, et, si la bande de cuivre est fortement chauffée, l'eau y prendra un état analogue, sans doute, à l'état sphéroïdal, elle ressortira de la bande cuivreuse à l'état de vapeur à forte pression.

Voilà le principe : voyons l'application. Cette bande de cuivre dont je parle, nous pouvons lui donner telle forme que nous voulons. M. Serpolet l'enroule comme une sorte de grosse ammonite, et la met ainsi enroulée dans un petit poêle, où on peut la chauffer. Il y a deux bouts à cette grosse bande de cuivre enroulée : l'un est en rapport avec une pompe qui donne l'eau ; l'autre, d'où sort la vapeur formée dans la fissure, la fente mince qui circule au sein de la bande de cuivre, est en rapport avec le cylindre de la machine à vapeur.

Ainsi, plus d'intermédiaire, plus de réservoir où se forme, où s'accumule la vapeur ; une pompe, un tube de cuivre, la machine, voilà les trois termes du système. Le petit régulateur de la machine règle le débit de l'eau, au lieu de régler le débit de la vapeur. A chaque coup de la pompe, de la vapeur se forme. Cette vapeur surchauffée échappe aux mesures ordinaires d'un manomètre ; sa pression moyenne, dans l'appareil que j'ai étudié, est de 15 kilogrammes. Ce petit appareil consomme environ 13 litres d'eau par heure et par cheval.

Avant d'employer le cuivre pour obtenir à la surface de contact de deux couches métalliques la vaporisation instantanée, M. Serpolet avait employé l'acier ; des coupes que l'on a conservées du vaporisateur d'acier laissent à peine voir, tant elle est mince, la ligne de séparation où se fait la vaporisation. Que se passe t-il exactement dans cette longue fissure où l'eau entre, en venant de la pompe, à l'état liquide, et d'où elle sort, en allant à la machine, à l'état de vapeur ? On ne saurait le dire bien exactement.

J'ai parlé tout à l'heure de l'état sphéroïdal : on sait qu'une très petite quantité de liquide projetée dans une coupelle, portée à une température très élevée, supérieure à son point de vaporisation, reste quelque temps liquide, enveloppée qu'elle est par une mince couche de vapeur mauvaise conductrice, puis après se vaporise instantanément. Cette expérience est faite avec des liquides divers dans les cabinets de physique, et on tire des effets qui ont un caractère très paradoxal. Il y a sans doute quelque chose de ce genre dans le générateur Serpolet ; en tous cas, il est une des curiosités et des originalités de l'Exposition, et il mérite une étude toute particulière.

A. Vernier.

Tonnage de la marine britannique. — D'après le rapport annuel du *Board of Trade* le tonnage de la marine marchande britannique, qui, en 1887,

était de 9,135,512 tonnes, a atteint 9,209,883 en 1888, soit un gain de 74,371. Ce tonnage se répartit de la façon suivante :

	1888	1887
Bâtiments à voiles :	—	—
	Tonnes.	Tonnes.
Royaume-Uni	3.083.134	3.214.789
Colonies britanniques	1.445.312	1.510.720
	4.528.446	4.725.509
Bâtiments à vapeur :		
Royaume-Uni	4.344.619	4.081.502
Colonies britanniques	336.818	328.501
	4.681.437	4.410.003

En 1888, il est entré dans les ports anglais 65 millions 519,155 tonnes, comprenant 50,395,254 tonnes sous pavillon national, soit dans la proportion de 73.5. Cette proportion n'était, en 1880, que de 70.4 et, en 1870, que de 68.4.

La marine marchande du royaume employait, l'année dernière, 223,673 marins, ce qui donne 3,4 pour 100 tonnes.

Voici le total du tonnage mis à flot en 1888 et durant ces dernières années par les chantiers maritimes, tant pour les armateurs anglais que pour l'étranger :

	Angleterre et colonies.	Étranger.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1888	483.141	90.806	573.947
1887	306.719	70.479	377.198
1886	293.000	38.528	331.528
1885	405.386	35.626	441.012
1884	497.442	90.832	588.274

AFRIQUE.

Commerce de la Tripolitaine. — Nous trouvons dans un rapport de M. Vadala, agent de la Compagnie transatlantique à Tripoli, d'intéressants détails sur la situation commerciale de la *Tripolitaine*. Nos lecteurs nous sauront gré de reproduire ici quelques-unes des parties de ce volumineux rapport :

« Le mouvement commercial de Tripoli, importation et exportation réunies, qui avait atteint en 1883 la somme de 28,672,060 fr., est descendu progressivement jusqu'à la somme de 17,678,555 fr, en 1886, et ce n'est que par suite de la disette, qui a donné lieu à des importations exceptionnelles de *céréales* et à des exportations *d'animaux* que l'exercice 1887 a présenté sur le précédent un excédent de 2,538,145 fr.

» Je me bornerai, à ce sujet, à parler de la principale des causes qui a produit, pendant la dernière période quinquennale, le mouvement rétrograde constaté. Tant

que les plumes d'autruche étaient demandées et bien payées en France et en Angleterre, le commerce de la Tripolitaine prospérait. On importait des quantités considérables de marchandises européennes, telles que tissus de coton, soieries, draps, verroteries, armes et munitions, ambre et imitation, agates et imitation, denrées coloniales, drogueries, quincaillerie, etc., etc.... Les négociants importateurs vendaient ces marchandises aux caravanes avec de très forts bénéfices. Ces caravanes retournaient à l'intérieur de l'Afrique, généralement après deux ans d'absence et quelquefois après un an seulement. Les caravaniers payaient régulièrement les marchandises dont ils s'étaient pourvus avant leur départ et qu'ils échangeaient avantageusement, au Bornou et au Waddaï, contre des plumes d'autruche et des dents d'éléphant. Ils vendaient ces produits du Soudan à Tripoli, aux négociants exportateurs qui, à leur tour, réalisaient de grands profits en les vendant en Europe, surtout sur les plumes d'autruche qu'ils expédiaient à Paris et à Londres. Actuellement, les choses ont bien changé : les plumes d'autruche ne sont non-seulement plus recherchées sur les grands marchés de la France et de l'Angleterre, ou du moins payées raisonnablement, mais elles sont devenues presque invendables ; par suite, les caravaniers d'un côté, les négociants de l'autre, ont perdu des sommes fabuleuses sans aucun espoir de les rattraper un jour, attendu que ce commerce, qui se faisait autrefois sur une vaste échelle, ne peut se faire maintenant que dans des proportions relativement insignifiantes. En effet, l'exportation des plumes d'autruche, qui autrefois se chiffrait par millions, est descendue, en 1887, à 550,000 francs. Le tableau suivant, du reste, constate la diminution progressive de cette exportation :

1883	6.045 000 fr.
1884	5.287.000
1885	2.186.000
1886	1.395 000
1887	550.000

» Ainsi la disette de 1887, suivie de celle de 1888 que nous traversons, d'un côté, et la baisse sur les plumes d'autruche, de l'autre, sont deux calamités qui, en ce moment, pèsent lourdement sur cette province. »

Ce déplorable état de choses que signale le rapport de M. Vadala a continué en 1888. L'Arabe, complètement ruiné, a été obligé cette fois-ci, pour se pourvoir de l'argent nécessaire à l'achat de l'orge et de la farine, de vendre tout ce qu'il possédait.

Voici maintenant le mouvement commercial de Tripoli durant le dernier exercice :

La valeur totale des transactions en 1888 s'est élevée à 20,350,800 fr., dont 11,294,000 fr. à l'importation et 9,056,800 fr. à l'exportation, soit une diminution sur l'année précédente de 1,495,000 fr. pour l'importation et une augmentation de 1,629,600 fr. pour l'exportation.

Les échanges entre la France et Tripoli ont été évalués pour 1888 à 3.821.500 fr., savoir :

1,938,000 fr. à l'importation.

1,883,500 fr. à l'exportation.

Marseille a eu presque le monopole de la vente des farines. En effet, sur l'importation totale de cet article, s'élevant à 1,033.000 fr., Marseille entre pour 1,000.000 de francs. Viennent ensuite l'Italie pour 25.000 francs et l'Égypte pour 8,000 francs.

Il est entré dans le port de Tripoli pendant l'année 1887-88, 599 navires jaugeant 326,336 tonnes. Le pavillon français entre dans ce chiffre pour 104 bateaux à vapeur jaugeant 116,477 tonnes. Il est sorti à peu près le même nombre, soit 591 navires jaugeant 323,793 tonnes.

AMÉRIQUE.

L'industrie française au Brésil. — L'industrie sucrière occupe au Brésil un rang important. Toutes les machines qu'elle emploie sont d'origine française et mises en place par des ouvriers français. Tout récemment à Bambralal, près de l'Aripibus, une usine à sucre a été montée, dit la *Nature*, par M. Billon avec un matériel entièrement français. Cette usine, une des plus considérables du pays, appartient à de très riches propriétaires indigènes. Un chemin de fer portatif de 4 kilomètres sert à transporter à l'usine la canne nécessaire à alimenter un moulin construit dans des ateliers de Saint-Quentin et mis en mouvement par un moteur de même provenance. Ce moulin peut broyer au moins 125 tonnes de canne par vingt-quatre heures, en fournissant le rendement maximum de jus. Les générateurs possédant ensemble une surface de chauffe de 310 mètres carrés, proviennent d'ateliers de Ham (Somme), ainsi que tout le reste du matériel; ils sont naturellement alimentés à l'aide de la *bagasse*, c'est-à-dire de la canne broyée dont on a extrait le jus, et ils sont munis de jours spéciaux pour brûler ce combustible. Ils suffisent d'ailleurs à fournir la vapeur nécessaire à toute la fabrication. Tout est aménagé au mieux, et de façon à économiser le temps et les frais d'établissement et à augmenter le rendement. Les turbines (d'origine française, comme nous l'avons dit), grâce à leur vitesse de 1800 tours à la minute, fournissent des sucres de qualité supérieure.

Le commerce du Paraguay. — Nous relevons dans le journal la *République argentine* une intéressante statistique sur le commerce du Paraguay, et les quelques chiffres suivants qui en sont extraits montreront à nos lecteurs quelle marche ascendante suivent actuellement les affaires générales de ce pays.

Les importations du Paraguay pour l'année 1888 s'élèvent à : Piastres 4,724,394, soit moitié moins environ que celles des États-Unis (9,934,544) et seulement 2 1/2 fois moins que celles de la Belgique (11,177,420) et 6 fois moins que celles de la France et de l'Allemagne ! (28,000,000).

En outre, son exportation est beaucoup plus active que celle des pays voisins de l'Amérique du Sud dont la production industrielle est cependant plus développée.

Le Paraguay exporte deux fois autant que le Brésil (P. 2,428,839), 22 fois plus que la Bolivie et 190 fois plus que le Chili, qui n'arrive qu'au chiffre de 25,312.

Si nous comparons le commerce de 1888 à celui de 1887, nous trouvons en faveur du Paraguay une augmentation de 200 %! De 1,598,530 piastres en 1887, il s'est élevé à 4,724,394 en 1888.

Pour l'Angleterre, cette augmentation n'est que de 66 %, tandis que la Belgique est restée stationnaire et que les États-Unis, l'Uruguay, le Brésil ont subi en 1887 une diminution de 7 à 10 %.

Avis à nos collègues industriels du Nord. — Les richesses végétales au Paraguay. — La soie végétale. — Ce fut en janvier 1886, dans la colonie de *Resistencia*, dans le Chaco austral argentin, que je vis la première fois la plante qui produit la soie végétale. Le savant botaniste docteur Carlo Spegazzini, mon ami, me la fit voir à la lisière d'un bois. C'était un arbre isolé de cinq à six mètres de haut, aux feuilles palmo-digitées, et au tronc épais, couvert de gros aiguillons coniques.

Je fis ainsi connaissance avec le producteur, mais non avec le produit. Ici, à l'Assomption. j'en entendis souvent parler; mais, c'est en janvier 1887, à la colonie Risso, sur le *rio* Apa, que je pus l'observer pour la première fois.

L'arbre, ou quelquefois l'arbuste qui produit la soie végétale appartient à différents genres (*ochroma*, *bombar*, *eriodendron*, etc.) de la famille des *bombacées*, ordre des thalamiflores, classe des dycotilédones polypétales à insertion hypogine, dans la classification de De Candolle.

Cette famille de bombacées, très voisine de celle des malvacées, avec laquelle elle a été longtemps confondue, s'en distingue par ses feuilles digitées et la grosseur qu'acquièrent souvent les troncs de l'espèce, grosseur qui atteint son maximum de développement dans le genre *Adansonia* ou Baobab de l'Afrique équatoriale, et est encore respectable dans une des espèces qui produisent la soie végétale, celle que j'ai vue à *Resistencia*, appelée *palo borracho* par les argentins.

La soie végétale n'est pas autre chose qu'une espèce de laine attachée à la peau des semences, précisément comme dans le coton : c'est un de ces nombreux moyens dont se sert la nature pour la dissémination des plantes et la conservation de l'espèce; en un mot, les semences rendues légères par leur flocon de laine, peuvent être transportées par le vent à des distances énormes.

J'ai dit que c'est dans la colonie Risso que j'ai pu observer pour la premiere fois cette matière textile : tout près de la maison principale de l'établissement il en croît plusieurs plantes, de l'espèce appelée *samuhu blanc* dans le langage du pays, le vrai *palo borracho*. Cet arbre atteint plus de dix mètres de hauteur, formant avec ses rameaux assez épais et ses feuilles digitées une fort belle coupole de verdure. Le tronc, comme je l'ai déjà dit, est très épais et couvert de gros aiguillons coniques qui se détachent avec l'écorce. Je l'ai vu se couvrir de feuilles et de fleurs dans les premiers jours de septembre de l'année dernière, dans le temps même où mûrissaient les fruits de l'année précédente, particularité que j'observai aussi dans les autres espèces.

Les fruits, qui renferment la soie, sont de véritables capsules ovales, de 12 centimètres environ de longueur sur 7 ou 8 de diamètre; quand ils sont secs, ils acquièrent une dureté presque ligneuse et s'ouvrent spontanément.

Si l'on détache les cinq valves du péricarpe, quand ce dernier est encore vert, on observe immédiatement au-dessous une substance blanche, fibreuse, serrée ! c'est la soie. En contact avec l'air, elle se sèche; cette espèce de peloton se gonfle et se développe et apparaît bientôt sous la forme d'un véritable flocon, prêt à se diviser et à s'envoler au loin au premier souffle du vent. Intérieurement, il existe une sorte d'axe, continuation du pédoncule, et, sur ses faces, facilement divisibles, s'attachent les semences. La laine, quand elle est humide encore, se détache avec les semences de l'axe central, en cinq quartiers, comme dans l'orange.

Dans l'espèce du *samahu blanc*, qui croît généralement isolé, les semences sont semblables à celles du coton, d'une couleur châtain foncé, couvertes de petits grains en relief de couleur plus claire; elles présentent une proéminence dépourvue de grains près de la cicatrice du funicule ou hile; leur forme est plus ou moins ronde, mais elles se creusent sur plusieurs points quand elles sont sèches. La laine des semences est de couleur blanchâtre avec des reflets jaunâtres.

Une espèce très voisine est celle que, de la couleur de son bois, on appelle *samahu rouge*. Celle-ci croît plus en hauteur que la précédente, elle vit dans le même bois au Chaco, et ne présente ni un ombrage aussi épais que le *blanc*, ni les aiguillons caractéristiques de ce dernier. Elle n'en diffère pas dans le fruit; la laine est blanche, sans cependant présenter la couleur jaunâtre du reflet; la semence plus

petite, un peu plus claire, avec les grains très peu marqués est semblable dans sa forme à celle du précédent.

En pénétrant dans l'intérieur de la colonie Risso, au centre, à une distance de 25 à 30 kilomètres du *rio* Paraguay, je trouvais deux autres espèces de *samahu*. Ce sont deux arbustes d'un peu plus de 4 mètres de hauteur, aux branches rares et aux feuilles de plus belle apparence que les espèces *blanc* et *rouge*; le tronc n'est pas très gros et il est dépourvu d'épines. Le fruit est toujours la capsule à cinq valves, mais un peu plus long et cônique aux deux extrémités.

L'une produit une laine couleur cendrée claire, avec reflets soyeux jaunâtres; l'autre est jaunâtre, aussi avec des reflets de soie. Dans la première, la semence est ovale, de couleur café claire avec des raies longitudinales irrégulières plus obscures: dans la seconde, elle se présente sous forme à peu près ronde, plus petite, de couleur noir-roussâtre avec taches ou points clairs. Ni l'une ni l'autre n'offre dans la semence la protubérance voisine de l'hile : elles appartiennent peut-être à un autre genre.

En avançant toujours vers l'intérieur du territoire qui confine avec le Brésil, où la chaîne des *collines des 15 pointes* abandonne la direction de l'est à l'ouest pour former trois petites chaînes qui courent du sud au nord avec une légère inclination à l'est, et dont la plus orientale et la plus importante se prolonge dans la province de Matto Grosso, après avoir traversé la petite cascade dite *arrecife*, formée par le fleuve Apa, dans cette magnifique région riche en eaux courantes, une des plus pittoresques sans contredit de tout le Paraguay, j'ai trouvé une autre espèce de *samuhu*, et celle-ci dans la plus grande abondance. C'est encore un arbuste de 3 ou 4 mètres, rarement davantage, de hauteur, avec de superbes feuilles digitées, au tronc sans aiguillons, avec un fruit capsulaire à cinq valves long et mince, qui s'éloigne beaucoup de la forme jusqu'ici décrite dans les quatre autres *samuhu*. Cette capsule est longue de 20 à 22 centimètres sur 5 à 6 de diamètre; ses semences, de couleur assez claire, à raies irrégulières et points presqu'invisibles de couleur café, affectent la forme ronde et présentent auprès de l'hile une proéminence noirâtre, ainsi que dans les premières espèces. Sa laine est de couleur jaune dorée.

Au microscope, la laine de ces cinq espèces de bombacées, de moi connues, se présente sous forme de cellules très allongées, ou fibres, constamment cylindriques et aux parois très ténues, qui se remplissent immédiatement de l'eau distillée de la préparation. Comparée avec la laine du coton cultivée dans le Chaco par les indigènes *Anguaités*, *Sanapanas*, *Guanas*, *Sapuquis*, et dont ces tribus fabriquent leurs couvertures et leurs hamacs (je crois que c'est l'espèce *Gassipium vitifolium*), on voit que les fibres de ce dernier sont non seulement plus longues et d'un plus grand diamètre; mais encore qu'elles sont généralement aplaties et contournées en spirale, ce qui leur donne une plus grande consistance dans le tissu.

Le savant chimiste Dr. Domenico Parodie dans ses *Plantes usuelles du Paraguay, de Corrientes et des Missions*, dit que la laine des *Bombacées* du Paraguay, ne peut être filée, en raison du peu de longueur de ses fibres. Je puis affirmer le contraire, puisque j'ai vu dans cette ville, chez le Dr Andreuzzi, une très belle couverture à fleurs, entièrement fabriquée avec les fils de la soie végétale du *samuhu rouge*. L'unique inconvénient que présente ce tissu est la fine poussière qu'engendrent les parcelles de fibre qui se détachent. Mais qui oserait affirmer que la chimie industrielle ne saura pas trouver un moyen de perfectionner l'art de filer ce beau produit végétal? La laine des Bombacées du Paraguay conserve dans des proportions énormes la chaleur animale; on ne peut, dans le pays, employer des coussins ou oreillers faits avec cette substance pendant les jours un peu chauds; autre propriété des plus utiles, spécialement pour les pays froids, auxquels la soie végétale pourrait

fournir des couvertures et des oreillers non seulement très moelleux, mais encore très chauds.

J'estime qu'on a trop peu fait jusqu'à ce jour pour tenter d'introduire définitivement ce produit des Bombacées du Paraguay parmi les matières textiles usuelles. La récolte de la laine est un peu difficile, à la vérité, quand elle est mûre, spécialement en ce qui concerne le *samuhu blanc* et le *rouge*, plantes assez hautes : mais la culture pourrait les réduire à de moindres proportions, comme cela a eu lieu pour beaucoup d'autres végétaux.

Il serait alors très facile de recueillir la laine, soit en détachant les fruits encore verts et en les faisant sécher ensuite, méthode que je crois être la meilleure, soit en les emprisonnant dans de petits sacs d'étoffe comme cela se pratique pour le raisin, si on voulait les laisser mûrir sur la plante. Il est regrettable que l'espèce qui grandit le moins, celle à laine jaune dorée, ait les fibres extrêmement courtes.

Ces plantes croissent très rapidement dans les pays chauds; en quatre ou cinq ans au plus elles sont déjà grandes et donnent des fruits abondants.

Luigi Balzan,
Professeur d'histoire naturelle au Collège national.

ASIE.

Exploration commerciale du Laos par M. Camille Gauthier. — M. Camille Gauthier vient de publier dans le *Bulletin de la Société de Géographie commerciale* un long rapport sur son exploration commerciale du Laos. Il en résulte que le Mékong peut être utilisé comme voie commerciale entre le haut Laos et la Cochinchine. Les produits du Laos qui vont par terre à Bangkok descendront naturellement le Mékong et iront en Cochinchine, parce qu'il y aura économie de temps et d'argent. D'après les statistiques de la douane à Bangkok, le chiffre des exportations du Laos seulement serait de 20 à 25 millions de francs par an; les principaux produits sont le coton, le benjoin, la cannelle, la gomme laque, la gomme gutte, la soie, la cardamome, l'ivoire, les cornes, les peaux, le tabac. Le riz et le bois de teck ne peuvent sortir que par la Cochinchine et n'attendent que l'ouverture de ce débouché pour être exploités sur une grande échelle. Nos bateaux porteront aux populations du Laos des marchandises de fabrication française; nous trouverons là une clientèle de 10 millions d'habitants disposés à nous acheter nos tissus, notre quincaillerie, mercerie, verrerie; jusqu'à présent les capitaux (anglais, pour la plupart) se sont portés vers la partie occidentale du Laos, dans la principauté de Kieng-Maï; c'est ce qu'on appelle *la région du teck*. La compagnie anglaise de Bornéo y a des exploitations de teck; elle a fait construire des bateaux à vapeur destinés à un service régulier entre Bangkok et Paknâm-Po, un des grands marchés du Siam, au confluent du Meinam et du Meinam-Ping. Luang-Prabang a été dévastée par les Hôs; mais à Nong-Kay, chef-lieu du Laos central, on compte un assez grand nombre de négociants chinois, dont plusieurs sont très riches; il y a aussi des marchands Birmans et quelques Siamois; tous exportent le benjoin, le coton, la cannelle, la gomme laque, l'ivoire, les peaux, la soie, les cornes. A Bassac, il se fait aussi un commerce considérable dont les mines d'or d'Attopeu forment un gros appoint. L. Delavaud.

Nouvelle voie de pénétration en Chine. — Le marquis de Mores. qui revient du Tonkin, démontre qu'une des principales artères commerciales de la Chine, à savoir un affluent navigable de la rivière de Canton, peut être mise en communication sur territoire français avec la mer, au moyen d'un chemin de fer qui aurait environ 200 kilomètres. La plus grande partie du commerce des provinces occidentales de la Chine se dirige sur Canton, mais dans des conditions de difficultés extrêmes, avec des trajets de 60, 70 et 80 jours et à des prix de revient énormes. La nouvelle voie passant par le Tonkin, et que préconise le marquis de Mores, économiserait une soixantaine de jours, et notre colonie pourrait devenir ainsi le débouché commercial de toute la Chine occidentale.

Jusqu'ici, le fleuve Rouge avait été considéré comme la seule voie pour pénétrer du Tonkin en Chine. Mais cette grande artère, dont le cours a plusieurs milliers de kilomètres, et dont la pente est très rapide, se termine par un delta, delta boueux et par conséquent ne présentant pas de fond qui puisse donner accès à de grands navires. Il en résulte que, pour les bâtisses également, le sous-sol n'est pas suffisamment solide. En outre, le cours du fleuve Rouge est encaissé entre deux falaises ; donc, à droite et à gauche, pas de terrain facilement exploitable, et sur lequel on puisse créer des ressources capables d'alimenter une voie commerciale. Enfin, dans le delta, l'eau douce est rare.

Toutes ces considérations ont engagé le marquis de Mores à se tourner du côté de l'est et à étudier le bassin de la rivière de Canton. Il avait appris que les caravanes qui viennent du Yunnan, du Se-tchouen, et d'autres provinces encore, dont l'ensemble renferme une population de 80 millions d'habitants, — que toutes ces caravanes se rencontrent en un point appelé Posé, situé sur un des affluents de la rivière de Canton, sur le Sonki-Kong, et à une très courte distance de notre frontière du Tonkin.

Il s'agissait donc de savoir si le Son-ki-Kong était navigable : le marquis de Mores, accompagné de MM. Thorel et van Driesche, s'en assura, et reconnut qu'à l'entrée en Chine, la rivière est navigable et a 250 mètres de largeur.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

Un grand deuil vient de frapper la France et personnellement la Société de Géographie de Lille. Son Illustre et Vénéré Président d'Honneur n'est plus !

M. le Général FAIDHERBE est entré dans l'Histoire.

Aucune perte ne peut être plus sensible que celle du Soldat éminent qui, après avoir passé sa vie à agrandir sans cesse le Domaine Colonial de la France, dans le grand Continent Africain, la termina glorieusement en sauvant de l'invasion la Région du Nord, si ardemment convoitée par l'ennemi.

Il joignait aux qualités d'un Grand Capitaine, celles d'un Savant émérite et infatigable ; l'Institut l'avait reçu avec empressement et notre Société n'oubliera jamais que, depuis son origine, elle a grandi constamment sous son Égide, affectionnée par lui au plus haut point.

Bon et Affable envers tous, Dévoué à sa Ville natale, il collaborait sans cesse, depuis près de Dix années, aux travaux de celle qu'il appelait si volontiers

« Sa chère Société de Lille ».

Puisse le souvenir impérissable de la sympathie qu'il laisse, à tant de titres, à ses Concitoyens et Collègues affligés, adoucir la douleur de Sa Veuve et des Siens, à qui notre Président et les Membres du Comité d'Études ont fait parvenir, au nom de tous, l'expression de leurs plus profonds Regrets.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 29 Juillet 1889.

Présidence de M. Paul CREPY.

La séance est ouverte à huit heures.

MM. Eeckman, Secrétaire-général, Van Hende, Bibliothécaire et Merchier, Membre du Comité d'études, prennent place au Bureau.

Nouveaux Membres. — Lecture est faite des noms de 33 Membres nouveaux présentés en Mai, Juin et Juillet. L'assemblée prononce, à l'unanimité, leur admission.

M. le Président résume les travaux du Comité d'Etudes depuis l'assemblée générale du 9 Mai dernier.

Utilité publique. — Les démarches à l'effet d'obtenir la reconnaissance d'Utilité Publique sont poursuivies par M. Quarré-Reybourbon.

Bibliothèque. — La Bibliothèque a reçu :

De M. le Général Faidherbe, Notre Président d'honneur, son magnifique ouvrage : Le Sénégal, La France dans l'Afrique Occidentale ;

— de M. Castonnet des Fosses, Membre correspondant de notre Société : La Macédoine et la Politique Autrichienne en Orient ;

— de M. le Capitaine Étienne Peroz : Au Soudan Français. Souvenirs de guerre et de mission ; avec carte de l'itinéraire suivi par la Mission du Ouassoulou ;

— de M. Paillard-Lelong, Membre correspondant de notre Société : La Vie et les Mœurs à La Plata. — Par Emile Davreaux. 2 vol. ;

— de M. Gruson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, deux brochures sur l'ascenseur hydraulique des Fontinettes près Saint-Omer, dont il est l'auteur ;

— de M. de Grimbry, un nouveau choix d'ouvrages divers.

Des remerciements ont été adressés à ces généreux donateurs.

Chemin de fer du Nord. — Le Président rappelle aux Sociétaires, porteurs de billets d'aller et retour que, pour bénéficier de la prolongation de deux jours de séjour

à Paris, gracieusement consentie par la Compagnie du Nord, ils doivent présenter au Secrétariat-général de l'Exploitation, une pièce constatant leur identité.

Congrès international des Sciences géographiques. — M. Paul Crepy a été nommé Membre du Comité de patronage de ce Congrès ; avec M. Eeckman, il y a représenté la Société de Géographie de Lille. Il a eu l'honneur de présider l'une des séances.

Au nom de M. le Dr Carton, Médecin aide-major de 1re classe des Hôpitaux de Tunisie, Membre correspondant de notre Société, M. Eeckman a lu devant les Membres faisant partie des groupes II et IV du Congrès, deux études sur : « Les Rapports de l'Humidité du Sol et de l'Impaludisme en Tunisie », puis sur : « L'utilité des Recherches archéologiques au point de vue de la colonisation dans l'Afrique du Nord ».

Congrès de 1890. — Le Congrès annuel de 1890 sera tenu à Montpellier ; M. François Masurel, le sympathique Président de notre section de Tourcoing, a bien voulu accepter d'y représenter la Société de Géographie de Lille.

Congrès de 1892. — Notre Comité d'études se propose d'inviter les Sociétés de Géographie de France à se réunir à Lille en 1892 ; nous aimons à espérer que la ville de Lille tiendra à honneur d'organiser, cette année-là, des fêtes pour célébrer le centenaire de la levée du siège de 1792 ; notre Congrès pourrait avantageusement coïncider avec l'époque de ces fêtes.

Excursions. — M. Fernaux-Defrance a successivement conduit nos Excursionnistes aux Sources de l'Escaut et au Canal souterrain de Saint-Quentin ;

Puis, au Mont de Lenclud, en Belgique et enfin, avec M. Beaufort, à Lapugnoy et Houdain (Pas-de-Calais).

L'Excursion à Liège, à Seraing, au Barrage de La Gileppe et à Spa, a été dirigée par MM. Van Butsèle et Werquin fils ;

Celle au Mont Cassel, par M. Cantineau.

Notre savant Collègue, M. le professeur Gosselet, a fait dans les Carrières de Lezennes, une remarquable Conférence accompagnée de nombreuses projections à la lumière oxhydrique. — Les Membres des Sociétés de Géologie de Lille et de Bruxelles avaient été invités à prendre part à cette Excursion.

Enfin, M. Herland a mené avec un succès complet le voyage aux Côtes de Normandie et de Bretagne et au Mont Saint-Michel.

Le Président adresse les remerciements de l'Assemblée aux organisateurs de ces Excursions, qui toutes ont parfaitement réussi.

Concours. — Comme les années précédentes, notre Concours, qui avait réuni 79 jeunes filles et 227 jeunes gens, soit 306 concurrents a eu lieu simultanément à Lille, à Roubaix et à Tourcoing, le jeudi 11 de ce mois, de huit heures à midi.

Conférence. — Pour répondre au désir souvent exprimé par le groupe Haubourdinois, nos sympathiques Collègues, MM. d'Hespel, Maire de cette ville, et Waymel, Adjoint, mirent gracieusement à notre disposition la belle salle de l'Hôtel-de-Ville d'Haubourdin, et le dimanche 16 Juin, M. le Professeur Merchier, toujours prêt à mettre son talent au service de notre Société, y fit une magnifique dissertation sur

la Russie. (Une belle Carte murale avait, pour la circonstance, été dressée par M. Jusniaux, agent de la Société).

Les chaleureux applaudissements qui accueillirent cette Conférence, engageront certainement M. Merchier à se faire entendre encore à Haubourdin, l'hiver prochain.

Hôtel du Maisniel. — Une nouvelle lettre de M. le Maire de Lille rappelle à notre Société qu'elle doit quitter dans le plus bref délai possible son local actuel, l'hôtel du Maisniel.

La Commission du « Local » recherche activement un autre immeuble où nous puissions nous installer.

Le Capitaine Binger. — M. le Capitaine Brosselard, Membre correspondant de notre Société, a bien voulu se rendre à Marseille, pour y saluer, en notre nom, l'intrépide Capitaine Binger, au moment où il remettait le pied sur le sol français, après un séjour de 28 mois dans l'Afrique centrale.

Excursion des Lauréats. — Le 23 Juillet, les 8 jeunes gens, qui, à la suite du Concours de 1888, avaient été désignés pour prendre part à l'Excursion offerte, chaque année, par M. Léonard Danel, ont visité, sous la conduite de nos obligeants Collègues, MM. Jacquin et Eeckman, les nouvelles transformations des Ports de Calais et de Dunkerque.

Membres correspondants. — MM. Routier, Chancelier du Vice-Consulat de Siam à Marseille, et Alfred Renouard sont, à l'unanimité, nommés Membres correspondants de notre Société. En décernant ce titre à M. Renouard, ses Collègues ont voulu lui témoigner leur reconnaissance pour les services aussi intelligents que dévoués que pendant six ans il a rendus à la Société, comme Secrétaire-général.

M. Foucart. — M. Paul Foucart, Secrétaire-général de la Société de Géographie de Valenciennes, vient d'adresser à notre Président une première relation du voyage de son frère, M. Georges Foucart, en mission à Madagascar. — Cette relation traite des régions peu connues de l'Est de l'Ile. M. Paul Foucart annonce, en même temps, que son frère prépare avec M. Louis Catat, son compagnon d'Exploration, une grande Excursion de quatre mois vers le Nord.

Cet intéressant manuscrit sera imprimé *in-extenso* dans notre prochain Bulletin.

Distinctions honorifiques. — MM. Chausson, Censeur des études au Lycée de Lille, Émile Ovigneur, ancien Bâtonnier de l'ordre des Avocats, Commandant des Canonniers sédentaires, et Manso, poète lillois, ont été nommés Officiers d'académie.

M. Raoul Suérus, notre premier Secrétaire-général, Membre d'honneur de notre Société et Professeur au Lycée Jeanson de Sailly, à Paris, a été promu Officier de l'Instruction publique.

MM. Léon Faucher, l'un de nos Vice-Présidents, Ingénieur en chef, Directeur des Poudres et Salpêtres; Julien Le Blan, Président de la Chambre de commerce et le Dr Bayol, Membre d'honneur de notre Société, ont été promus Officiers dans l'ordre de la Légion d Honneur.

M. le Dr Bayol vient, en outre, d'être choisi par le Gouvernement pour diriger une Mission à Porto-Novo (Golfe de Guinée).

MM. Paul Crepy et A. Eeckman ont été nommés Membres correspondants de la Société de Géographie commerciale de la Suisse Orientale à Saint-Gall.

Exposition universelle. — Le lundi 8 de ce mois, MM. Paul Crepy et Eeckman ont fait les honneurs de l'Exposition de la Société au groupe des Membres du Jury international pour la classe XVI. — Ce groupe avait pour Président, M. Germain, Ingénieur hydrographe au Ministère de la Marine, et comme Secrétaire, M. Amrein, Professeur à Saint-Gall. Parmi leurs Collègues étaient MM. Ch. Maunoir, Secrétaire-général de la Société de Paris, le Lieutenant-Colonel Derrécagaix du Ministère de la Guerre, un Professeur russe, etc.

Nécrologie. — Nous avons à enregistrer le décès de M. Alf. Duburcq, l'un de nos collègues de Roubaix.

Qu'il nous soit permis d'envoyer un témoignage de vive sympathie à M. Leburque-Comerre, le dévoué Secrétaire de notre section de Roubaix. Il a eu tout récemment la douleur de perdre Mme Leburque qui, maintes fois, avait prouvé combien elle s'intéressait à notre Société et à sa prospérité.

Nomination de Membres du Bureau. — M. Alfred Renouard, notre ancien Secrétaire-général ayant quitté Lille, le Comité d'études, dans sa séance mensuelle de Juin, a dû procéder à son remplacement.

M. Alex. Eeckman, Secrétaire-général-adjoint, a été à l'unanimité, élu Secrétaire-général.

Les fonctions de Secrétaire-général-adjoint étant devenues vacantes, par suite de la promotion de M. Eeckman, M. Merchier, Professeur agrégé d'Histoire au Lycée de Lille, a été, à l'unanimité, élu Secrétaire-général adjoint.

Nomination d'un Membre du Comité. — Par suite de la démission de M. Renouard, l'assemblée est appelée à nommer un Membre du Comité. Il est procédé à cette élection, au scrutin secret.

M. Fernaux-Defrance est élu Membre du Comité en remplacement de M. Renouard. En faisant entrer M. Fernaux-Defrance dans le Comité d'études, ses Collègues ont voulu reconnaître le dévouemeut dont tant de fois il a fait preuve en organisant et dirigeant des Excursions.

La séance est levée à dix heures et demie.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

UNE MISSION A MADAGASCAR EN 1889.

DE TAMATAVE A TANANARIVE.

Par M. Georges FOUCART, de Valenciennes, Ingénieur des Arts et Manufactures.

Bien que, depuis plusieurs siècles, les Français aient pris pied à Madagascar, cette île est encore insuffisamment connue. La côte a été relevée avec soin ; mais des parties blanches, laissées çà et là sur la carte, révèlent l'ignorance où restent les Européens de la configuration exacte de bon nombre des régions situées à l'intérieur. Humiliante pour tous, une telle ignorance l'est plus spécialement pour la nation qui a assumé le protectorat de l'île, et c'est dans le but de la diminuer, sinon d'y couper court, que, vers la fin de l'année 1888, sur notre proposition appuyée d'un avis favorable de M. Le Myre de Villers, résident général, M. le Ministre de l'Instruction publique résolut d'envoyer à Madagascar une mission scientifique.

Cette mission fut confiée à M. le docteur Louis Catat, ancien officier de marine, et à moi. Peu de jours avant le départ, elle s'augmenta de M. Maistre, fils d'un grand industriel de Lodève, que le seul amour des voyages poussait vers les pays lointains.

Nous nous embarquâmes le 12 février 1889 sur le bateau *l'Amazone*, l'un des quatre bâtiments des Messageries Maritimes, chargés de desservir la ligne directe de Marseille à Madagascar, créée peu de mois auparavant. Après avoir touché à Port-Saïd le 17 février, à Obock le 22, à Aden le 23 et à Zanzibar le 1er mars, le bateau, faisant escale presque tous les jours, s'arrêta successivement à Mayotte, à Nossi-Bé, à Diego-Suarez, à Sainte-Marie ; enfin, le 9 mars, à Tamatave.

Le voyage de ce port, le plus important de la côte Est, à Tananarive, la capitale du royaume placé sous le patronage de la France, peut à peine être considéré comme la préface des explorations projetées par nous dans l'intérieur de l'île. Néanmois comme, entre ces deux villes,

existe une sorte de route qu'ont suivie déjà un grand nombre de savants, de commerçants, d'administrateurs et de militaires, mais qui est appelée à être bien plus fréquentée encore dans l'avenir, les notes que j'ai prises en la parcourant pourront offrir un certain intérêt. Cet intérêt sera d'autant plus vif que les descriptions qu'on en trouve dans les divers écrits publiés sur Madagascar depuis quelques années, ne sont pas toujours d'une exactitude bien scrupuleuse.

Tamatave est une assez importante ville de commerce où de nombreux navires viennent chercher ou apporter des marchandises. Nous y vîmes deux voiliers français et un américain. Malheureusement le port, ou plutôt la rade, ne présente pas une grande sûreté ; l'absence de phare rend impossible l'attaque de la côte durant la nuit et l'unique signal placé sur la pointe Tanis ne facilite qu'imparfaitement la marche au milieu des récifs coralliens contre lesquels la mer se brise de toutes parts. Sur l'un d'eux apparaissent encore les débris du *Dayot*; près de la côte, ceux de l'*Oise* et de l'*Èbre*; dans le voisinage de l'île aux Prunes (Nosy-Alanana), les épaves d'un trois-mâts et les carcasses de quelques boutres. Ce spectacle conseille la prudence : aussi mouille t-on à une grande distance de terre et le *Boursaint*, navire de guerre français arrivé quelques jours après nous, reste-t-il sous pression pendant toute sa relâche pour être à même d'appareiller rapidement à la première apparence d'un cyclone.

L'éloignement forcé des navires gêne beaucoup le chargement et le déchargement des marchandises. Aucune apparence de jetée, pas même un simple warf ; autrefois, paraît-il, on avait construit un petit quai, mais les porteurs, ayant trouvé qu'en facilitant les manutentions on nuisait à leur industrie, l'ont démoli ; et le gouvernement hova respectueux du vœu populaire, malgré la brutalité de son expression, n'a pas tenté de reprendre le travail. Actuellement, les caisses et les ballots arrivant par mer sont donc transportés par des chalands qui viennent s'échouer sur le sable de la plage et qui sont ensuite vidés par des porteurs. Ces hommes entrent dans l'eau jusqu'à la ceinture, chargent les paquets sur leur dos, et ne leur font prendre que rarement un bain de mer. L'embarquement des marchandises ordinaires a lieu au moyen d'une manœuvre inverse. Mais pour celui des bœufs vivants, objet d'un grand commerce avec l'île de la Réunion, le procédé se trouvant insuffisant, les Malgaches en ont inventé un autre : ils attachent une première corde aux cornes, une seconde à la queue ou à l'une des jambes postérieures de l'animal ; puis s'attellent quatre ou cinq à

chaque bout, et traînent ainsi la bête jusqu'à une pirogue qui flotte non loin de la côte. Comme, par précaution, ils laissent une assez grande longueur de corde entre eux et le bœuf, celui-ci conserve une certaine liberté de mouvements et quand il entre dans la mer, manifeste le plus souvent son aversion pour l'eau salée par des ruades qui font lâcher prise à ses conducteurs. Enfin, après plusieurs tentatives, on amène, près de la pirogue, le fugitif qu'on amarre par la tête à une perche posée en travers et qui reçoit un second bœuf de l'autre côté. On vogue ainsi vers le navire en chargement et là, les malheureux animaux sont hissés sur le pont, par les cornes, au moyen d'un palan. Parfois ils se noient pendant le trajet; d'autre fois, leurs cornes se brisent tandis qu'on les enlève, et ils retombent à la mer où les requins ne tardent pas à dévorer leurs cadavres. Mais les Malgaches aiment mieux supporter ces pertes que d'exécuter les minces travaux nécessaires pour faciliter le chargement. Il faut noter qu'à Madagascar les bœufs sont nombreux et n'ont pas la même valeur qu'en France; leur prix varie entre 20 et 30 francs.

La grande quantité de porteurs employés au chargement des bateaux rend la plage très animée; tous se précipitent vers le nouvel arrivant pour lui offrir leurs services et si, en certaines occasions, ils savent se charger de poids considérables, ils ne dédaignent pas de prendre les plus petits objets; celui qui s'est emparé d'une ombrelle ou d'une jumelle se considère comme suffisamment chargé et s'empresse de partir — en oubliant généralement de demander où l'on va — de peur qu'on ne lui confie un autre colis. Il saura bien retrouver le propriétaire au moment du paiement de la course et je dois dire, pour être juste, que, bien que la chose soit facile, il ne fait aucun effort pour le perdre.

Avant de pénétrer en ville, on s'arrête à la douane hova dont les bureaux et les magasins s'élèvent vers la droite du point où l'on débarque. Pour nous, un mot du résident par intérim de Tamatave, M. Jorre, attestant que nos bagages et nos instruments étaient destinés au service du gouvernement français, a simplifié les choses et réduit la visite à une simple formalité. Mais, en général, les marchandises sont frappées d'un droit *ad valorem* de 10 %.

A l'entrée et à la sortie, chaque commerçant vient discuter avec les douaniers le prix de la marchandise qu'il reçoit. Comme ceux-ci ne sont pas plus payés par le gouvernement que les employés des autres services publics, le meilleur argument pour les convaincre est un peu

d'argent glissé adroitement : la quantité varie avec le nombre d'honneurs que possède le préposé.

A Tamatave et dans les cinq autres ports où les opérations de la douane s'effectuent sous le contrôle de ce qui fut le Comptoir d'Escompte, à part ces petits cadeaux qui entretiennent l'amitié entre le commerce et l'administration, tout se passe à peu près correctement. On raconte néanmoins que les marchandises ne sont pas toujours en sûreté dans les magasins de la douane et qu'elles sont quelquefois volées par ceux qui ont charge de les garder. Loin des centres, les recettes s'opèrent d'une manière assez fantaisiste. Les gouverneurs des provinces trouvent peu d'occasion de percevoir les droits à l'exportation, et sont d'autant mieux notés dans la capitale que le produit de la douane est plus élevé. Aussi, un négociant, rencontré sur *l'Amazone*, me disait-il que, lorsqu'il avait à faire sortir des bœufs, ces fonctionnaires lui proposaient un rabais pour voir opérer l'embarquement sur leur territoire ; il arrivait de la sorte, par le système de la libre concurrence appliquée aux tarifs d'exportation, à payer le tiers ou le quart des droits réglementaires.

En quittant la douane, une route bordée de hangars conduit à l'avenue principale, qui est parallèle à la côte A l'intersection de ces deux voies gisent, dans des caisses, les morceaux d'un monument à la mémoire des soldats français morts à Madagascar pendant la dernière guerre ; il se compose d'une colonne sur un socle octogonal avec quatre bornes. J'ai cru reconnaître, à travers une épaisse couche de poussière, la couleur bleutée et la taille ciselée de la pierre de Soignies, dont peu d'échantillons sans doute ont fait un si long voyage. Une difficulté sur l'emplacement empêche d'élever la colonne. Ne pas discuter le fond d'une question, mais faire surgir des incidents sur les détails, c'est le résumé de la politique hova.

L'avenue parallèle à la côte porte le N° 1, ce qui pourrait faire supposer qu'elle est accompagnée de plusieurs autres ; mais celle que désigne le N° 2 ne possède que peu de bâtisses et les suivantes sont encore à l'état embryonnaire. La résidence de France, plusieurs consulats, les principales maisons de commerce, les magasins des détaillants, la mission catholique avec une église et une école, les deux hôtels de voyageurs se trouvent sur l'avenue N° 1. Les constructions sont élevées au milieu de la verdure et sont généralement en bois, mais on commence à en édifier quelques-unes en briques avec couverture en tôle. Le sol est formé par le sable et, sauf devant la résidence

et quelques points privilégiés, les trottoirs sont encore à faire. Il est vrai qu'à Tamatave, il n'y a pas de voiture dont il faille se garer; les véhicules à roues n'ont d'autres représentants que de petits wagons circulant sur un chemin de fer à voie étroite qu'ont établi les négociants le long de l'avenue avec embranchement sur le port. Ils sont traînés ou poussés par des hommes, les deux uniques chevaux qui habitent Tamatave étant exempts de tout travail : considérés comme de simples curiosités, ils circulent en liberté dans la ville et un soir, en rentrant au Grand-Hôtel, nous avons trouvé l'un d'eux en train de brouter les légumes du jardin potager.

A Tamatave vivent un assez grand nombre de commerçants français et, en dehors du Malgache, notre langue est la seule connue : tous les indigènes en savent quelques mots. On y rencontre aussi des établissements anglais et américains, et, chose malheureuse à dire, la plus importante maison appartient à la nationalité allemande. Tamatave est le port d'embarquement des produits de la province centrale de l'Imérina, particulièrement des bœufs vivants et des peaux. Les productions du Nord et du Sud : caoutchouc, cire, gomme copale, soies, rabanes s'y concentrent aussi. Cependant, pour le Sud, une certaine quantité de marchandises va depuis quelque temps à Masindrano, vers l'embouchure du Mananjary, où la rade est, paraît-il, assez bonne et commence à être fréquentée par quelques bâtiments de commerce.

Dans les forêts qui avoisinent Tamatave, comme dans le reste de l'île, on trouve des bois qui pourraient être exportés ; mais, à cause de la difficulté des communications, ils ne forment pas encore un important objet de négoce. Une exploitation commencée dans les forêts du Nord, près de la baie d'Antongil, par le consul italien M. Maigrot, n'a pas donné jusqu'à présent de brillants résultats. Les Hovas pratiquent une façon particulière d'encourager le commerce : l'exportation de certains bois est interdite malgré leur abondance, et, par exemple, pour faire sortir du faux palissandre, bois très dur et presque incorruptible, on en fabrique des caisses qu'on garnit d'un remplissage quelconque.

Parmi les produits d'importation, figurent les liquides, le sel, quelques armes (bien que l'entrée en soit théoriquement interdite), les marmites en fonte, la quincaillerie, le fil, les aiguilles, les boutons, les bijoux communs, les allumettes, etc., et surtout les étoffes de coton, blanches ou imprimées. Peu de ces objets proviennent d'usines françaises et les étoffes de coton particulièrement, dont le débit est considérable, sont généralement allemandes, anglaises ou américaines ; ces

dernières l'emportant dans l'estime des indigènes. S'ils pouvaient établir ces tissus au même prix que leurs concurrents et avec la même qualité, les Français trouveraient à Madagascar un de ces débouchés importants dont, par leur faute, ils se plaignent toujours de manquer.

L'extrémité Nord de la grande avenue débouche sur le village malgache, aux cases de joncs soutenues par une légère charpente de bois. Avant d'y arriver, une ruelle, descendant vers la mer, conduit au bazar où se vendent la viande, les légumes, le poisson. C'est aussi le quartier du commerce de détail rempli de boutiques tenues par des Indiens Malabares. Les petites industries indigènes : ferblanterie, serrurerie, ont aussi leurs représentants de ce côté.

Au coin de la ruelle conduisant au bazar et à ceux de quelques autres rues transversales, se tiennent les changeurs assis sur les talons devant un morceau d'étoffe étalé à terre, et une balance à la main. La monnaie de Madagascar est, en effet, tout à fait particulière : c'est la pièce de cinq francs entière ou coupée en morceaux plus ou moins petits. Les Malgaches acceptent presque toutes les pièces de cinq francs de l'union monétaire, mais ils professent une prédilection particulière pour la pièce française de la République, dite à colonne, et, ils montrent, au contraire, un éloignement que rien ne justifie pour les pièces dont la légende est en creux sur la tranche. A l'origine, les coupures étaient probablement régulières et on pouvait les recevoir à la simple vue ; mais quand on eut pris l'habitude de les tailler d'une manière quelconque, il devint nécessaire, pour les estimer, d'avoir recours à la pesée. Chacun est donc armé d'une petite balance en cuivre de fabrication malgache (mizana), et de poids cubiques en fer poinçonnés par le Gouvernement et correspondant aux subdivisions principales de la pièce de cinq francs qui, je ne sais pourquoi, est appelée *piastre* par les européens et *ariary* par les indigènes.

Voici les noms des principaux poids avec la valeur qu'ils représentent :

Loso = 1/2 *Ariary* = 2 f. 50
Kirobo = 1/4 d'*Ariary* = 1 f. 25
Sikajy = 1/8 d'*Ariary* = 0 fr. 625
Roavoamena = 1/12 *d'Ariary* = 0 f. 42

Avec ces unités, on forme beaucoup de combinaisons dans le détail desquelles je n'entrerai pas. Chose bizarre : pour le *voamena* (0 f. 21), qui est, pour ainsi dire, l'unité de monnaie populaire, celle dont le nom

revient à chaque instant dans la bouche des Malgaches, il n'y a pas de poids et on est obligé de mettre d'un côté un *sikajy*, de l'autre un *voavoamena*, et de peser par différence. Pour les subdivisions de ce dernier, dont la plus petite est le *varidimiventy* (0 f. 037), afin de peser les microscopiques morceaux d'argent correspondant à ces faibles sommes, on se servait autrefois de grains de riz — que le vendeur avait soin de tenir dans la bouche pour les rendre moins légers — ; mais, depuis quelque temps, on a fabriqué des poids en fer de la forme d'un cylindre quadrilobé. Les gens adroits conservent d'autres ressources : l'une d'elles consiste à coller avec un peu de cire un menu morceau de métal sous l'un des plateaux de la balance : pour déjouer ce *truc*, quand l'un des contractants l'exige, après une première pesée, on fait une seconde opération en mettant l'argent dans le plateau qui auparavant contenait les poids, et réciproquement.

Beaucoup de monnaies fausses circulent à Madagascar, surtout dans les petites coupures. Certains morceaux sont en plomb ; et alors, on les reconnaît aux arêtes qui s'émoussent vite ; d'autres en cuivre argenté, et on reconnait ceux-là en les frottant énergiquement contre du bois, ce qui fait apparaître le métal intérieur. — Pour les piastres, comme il s'agit d'une somme importante, avant de les accepter, les indigènes leur font subir des épreuves au toucher, à la vue, au son, à l'odeur ; chaque personne présente dans la boutique, procède au même examen et donne son avis. Aussi, pour faire un achat, ne doit-on pas être pressé.

A Tamatave, on arrive encore à faire accepter des pièces de deux francs ou d'un franc, mais hors de la ville, la monnaie coupée a seule cours. Le change coûte généralement un *voamena* par piastre, et s'augmente de morceaux d'argent faux que les gens du pays, fort retors en ces matières, trouvent moyen de vous glisser. Quant à la monnaie d'or, elle est habituellement refusée. Lorsque par hasard un malgache se trouve en possession d'une pièce de ce métal, il en fait un bijou ponr une femme ou un enfant.

Nous avons passé huit jours à Tamatave. C'est plus qu'il n'en faut pour connaître la ville, mais ce n'était pas trop pour nous occuper des préparatifs de notre voyage. En outre, la saison des pluies s'étant prolongée plus que d'habitude, beaucoup de rivières étant débordées, nous n'avions aucun intérêt à nous hâter outre mesure.

Une expédition dans l'intérieur n'est pas chose commode. Tout — bagages et voyageurs — est transporté à dos d'homme ; aussi lorsqu'on

est plusieurs et qu'on a un peu de matériel. faut-il emmener un personnel considérable qu'il n'est pas toujours aisé de recruter.

Autant que possible, les bagages doivent être très divisés. En moyenne, un porteur est nécessaire pour 30 kilogrammes Les porteurs préfèrent que ce poids soit partagé également en deux pour suspendre chaque partie à l'extrémité d'un bambou placé sur l'épaule. Quand le colis est indivisible, on réunit la charge de deux hommes et on attache le tout au milieu d'un long bambou porté à chaque extrémité. Pour les objets plus lourds, le nombre d'hommes nécessaire augmente plus vite que le poids, et, par suite de la difficulté des chemins, ils marchent lentement et péniblement. Dans ces conditions, le transport est très coûteux ; on cite celui d'un piano qui est revenu à 800 francs et qui a duré deux mois ; je dois ajouter que l'instrument est resté quelques jours au fond d'une rivière, mais il était dans une caisse soudée, si parfaitement étanche, que sa justesse n'était pas altérée quand il est arrivé à Tananarive.

Les porteurs ne montrent pas toujours le même respect pour les emballages. Parfois, en effet, on rencontre sur la route un gaillard chargé d'une caisse de zinc vide, avec un compagnon balançant au bout d'un bâton le contenu, distribué en plusieurs paquets, à la mode malgache ; et néanmoins, le colis parvient à destination sans porter trace de dérangement. L'explication de ce mystère se trouve dans l'existence d'un village de ferblantiers, à Ambohimalaza, près de la capitale. Quand ils ont passé sur un ballot et rétabli les choses dans leur premier état, on dirait que personne n'y a touché.

Les poids que j'ai donnés auparavant sont ceux relatifs aux porteurs accompagnant les voyageurs et faisant des étapes de 35 à 45 kilomètres. Pour les marchandises proprement dites, voyageant seules, la charge d'un homme s'élève à 50 kilos, quand elle peut être convenablement divisée en deux parties. C'est environ ce que portent les commissionnaires venant de la capitale avec quatre peaux de bœuf. Réduits à l'état de bête de somme, ils mettent. pour faire le trajet, à peu près vingt jours. et souvent plus quand il pleut. car au moindre nuage ils s'arrêtent dans le village où ils se trouvent, non parce que la pluie gâte la marchandise, mais parce qu'en la mouillant elle augmente son poids. Les porteurs de peaux marchent en s'appuyant sur une sagaie dont l'extrémité, opposée à la pointe, est garnie d'un fer aplati servant à tailler, sur les escarpements, des gradins dans l'argile glissante. Comme le poids serait trop lourd à soulever au moment du départ, on trouve

sur le talus de la route, lorsque celle-ci est plus élévée que le sol environnant, des trous où conduit une pente douce ; le porteur s'y laisse glisser et s'y repose, en appuyant, sur la route elle-même, les deux paquets de peaux attachés à son bambou.

Pour les voyageurs, le véhicule adopté est le *filanjane*, instrument de locomotion curieux et méritant une description.

Le filanjane est formé de deux brancards de bois de 3m20 de longueur et de 0.05 d'équarrissage, reliés à 0m90 de l'avant et à 1m30 de l'arrière par des traverses en fer rond fixées au bois par des rivets ; une armature en fer, placée dans la partie médiane, soutient une forte toile qui forme un fauteuil avec dossier ; l'étoffe se replie sous le siège et va se fixer par une cordelette à la traverse d'arrière. Un morceau de bois, tenu par deux courroies attachées aux traverses, sert d'étrier pour reposer les pieds. — A l'usage des dames, il existe des filanjanes formés d'un panier rectangulaire peu profond avec dossier et attaché entre deux bambous ; la voyageuse est obligée de tenir les jambes horizontalement. — Un filajane coûte 20 francs à Tamatave et seulement 12 fr. 50, à Tananarive, centre de la fabrication.

Quatre hommes, deux à l'avant et deux à l'arrière, soutiennent le filanjane. Ceux des extrémités ont chacun un brancard sur la même épaule et marchent deux à deux, au même pas. Le porteur, qui a la main du côté intérieur libre, tient le poignet de son compagnon en lui passant le bras sous le coude. A des intervalles assez réguliers, de 150 à 200 pas, les porteurs changent d'épaule en faisant passer les brancards au dessus de leur tête ; pour opérer ce mouvement avec ensemble ils emploient un signal qui consiste à frapper avec la main de petits coups sur le brancard ; de même pour changer l'allure et passer du pas au trot ou inversement. — Quand on fait de grands trajets, on emmène six ou huit porteurs qui se relaient même en courant sans que le voyageur éprouve de trop fortes secousses.

La manœuvre du filanjane ou du bambou à bagages occasionne souvent chez les porteurs une déformation professionnelle consistant en une loupe ou une bourse séreuse plus ou moins épaisse au point de l'épaule où repose le brancard. Quelquefois même, les deux loupes arrivent à se rejoindre derrière la tête.

Sur un terrain plat, et au pas, les porteurs de filanjanes parcourent environ 5 kilomètres 500 à l'heure. Cette vitesse est bien dépassée quand ils vont au trot. Avec huit porteurs, on peut faire dans une journée de 45 à 60 kilomètres, et il n'est pas rare de voir des voyageurs

opérer le trajet de 380 kilomètres entre Tamatave et Tananarive en six jours. Quant aux porteurs employés comme courriers ou chargés seulement de paquets d'un faible poids, ils ne mettent, paraît-il, que trois jours et demi et on m'a même assuré qu'au moment de la négociation du traité de paix avec la France, un marcheur émérite avait exécuté le trajet, aller et retour, en cinq jours. Récemment, un négociant de Tamatave a parié de faire parvenir quelques douzaines d'huîtres fraîches à la capitale et, si elles n'étaient pas bien succulentes en arrivant, ceux qui en ont mangé sur la côte savent qu'il ne fallait pas l'attribuer à un retard dans le transport.

Le voyageur monté sur le filanjane est assez commodément assis et, avec un peu d'habitude, il arrive à trouver très agréable cet étrange moyen de locomotion. Il gravit les rampes, passe les rivières et traverse les marais sans avoir à craindre aucun accident, car les porteurs ont le pied sûr et, si l'un d'eux tombe ou glisse, son camarade soutient l'appareil ; il fait rarement une chute, et d'ailleurs, grâce à la présence d'esprit et à la vigueur musculaire des brancardiers, celle-ci ne saurait être bien dangereuse. Au commencement, il éprouve — du moins, je parle pour moi — un sentiment pénible à se voir ainsi porté par des hommes, mais il oublie bien vite cette impression mauvaise quand il constate leur gaieté et même le plaisir qu'ils prennent à exercer leur métier. Ils sont toujours à causer ou à rire, soit entre eux, soit avec les camarades qui font le chemin en sens inverse et avec qui ils échangent quelques mots à la rencontre pour se mettre réciproquement au courant des nouvelles de la route. Quand se présente un mauvais passage, chose fréquente à Madagascar, l'animation augmente et quand arrive un petit accident, l'hilarité atteint son comble. Un jour, un de mes porteurs marchant à côté du filanjame se laissa tomber sur un terrain plat et devint le point de mire de plaisanteries et de lazzis, parfois fort comiques, pendant une demi-heure. Souvent les brancardiers dédaignent la route pour escalader les petits accidents de terrain qui sont à côté ; très fréquemment, sans que le voyageur en ait manifesté le désir et puisse voir aucune utilité à ce supplément de fatigue, ils partent au trot et gardent cette allure — pour essayer leurs forces, disent-ils — jusqu'à ce qu'ils soient couverts de sueur. Lorsqu'on est plusieurs et qu'on rentre au logis, on assiste, entre les différents filanjanes, à une lutte de vitesse, et c'est toujours, surtout en ville, l'occasion d'une course folle pendant laquelle le patient se demande s'il arrivera au but avec tous ses membres.

Les porteurs ou *borizany* — corruption du mot français *bourgeois*— comme on les appelle à Madagascar, forment presque une caste à part. En général, ils sont esclaves ou du moins reconnaissent un maître auquel ils remettent une partie de leur gain ou pour lequel ils sont tenus de travailler un certain nombre de jours dans l'année. Conduire des voyageurs ou des marchandises est le seul travail qu'ils aiment et, dans ce dur et pénible métier, ils déploient une force et une adresse souvent considérables. Gravir des pentes sur des rochers ou dans des chemins d'argile glissante, marcher jusqu'aux genoux dans la boue, sauter au-dessus des troncs d'arbres et traverser à gué des rivières tous les kilomètres, tel est leur lot chaque jour, et l'acceptent sans murmurer. Ils montrent toujours pour les voyageurs du soin et de la prévenance, cherchent à leur éviter les moindres inconvénients de la route et courent quelquefois de véritables dangers pour leur épargner une gêne. Je n'ai rencontré personne ayant eu sérieusement à se plaindre d'eux.

Parmi les *borizany* comme parmi tous les autres habitants de la côte, apparaissent des types assez variés, à cause du mélange des différentes races; en général, ce sont des noirs, plus ou moins foncés, mais avec les cheveux crépus, tandis que les Hovas de l'intérieur possèdent des cheveux lisses. Comme costume, ils portent le *sadik*, pièce d'étoffe qui passe entre les jambes et fait le tour du corps; au-dessus ils placent une sorte de grande camisole avec manches descendant jusqu'aux genoux, en indienne à dessins de couleur sur fond blanc, ou en grossière rabane du pays. Enfin, dans les circonstances un peu solennelles, ils recouvrent le tout du *lamba*, pièce de coton généralement blanche qui constitue le véritable costume national; les naturels, en rejettent un coin sur l'épaule, les hommes à gauche, les femmes à droite. Quand ils voyagent, ils placent le lamba avec quelques menus objets dans un petit sac suspendu au cou, derrière le dos et sous la chemise; aussi, quand ils se courbent en marchant, semblent-ils avoir une bosse comme les bœufs du pays. La partie esthétiquement défectueuse du costume est le chapeau de paille, d'une forme bizarre : tantôt carré au sommet, tantôt rond, mais toujours plus large en haut que près des bords.

Pour le voyage de Tamatave à Tananarive, les porteurs se paient à forfait, le prix variant suivant les époques. En 1889, vers le commencement de la saison sèche, il était de 15 fr. par jour, plus 2 fr. 50 pour la nourriture. La première partie de cette somme est versée au départ

ou mieux, pour éviter les défections, après le passage des plus prochaines rivières, généralement à Andivoranto. Il est aussi d'usage d'offrir aux porteurs du manioc ou des patates au milieu de la course du matin, et de la viande une ou deux fois pendant la route. Si, à l'arrivée, on ajoute un *voamena* à la seconde moitié du prix convenu, le voyageur est hautement considéré.

A Tamatave, les porteurs sont étendus sur le sable le long de l'avenue N° 1 ou près du port en attendant la pratique. Veut-on les appeler? on sort de sa case et on crie : *Borizany! borizany!* Ils surgissent alors en grand nombre. Pour une petite course, on accepte les premiers venus, mais pour un voyage de quelque longueur, les hommds doivent être mieux choisis. On cherche d'abord un bon *commandeur*, ou chef des porteurs, chargé de recruter et de surveiller le personnel dont il est jusqu'à un certain point responsable. Le commandeur touche la même solde que ses subordonnés, mais je présume qu'il se fait donner quelque chose par eux au moment de l'engagement. Son seul avantage apparent est de ne rien porter ou de ne porter qu'un de ces objets qui, tels qu'un fusil, montrent la supériorité de son rang.

Nous employâmes ce second procédé, et le lundi 18 mars, à cinq heures du matin, la cour du Grand-Hôtel — qui ne rappelle que très imparfaitement celle de l'établissement parisien du boulevard des Capucines — était remplie par nos hommes. Nous avions eu la chance de trouver un commandeur intelligent et dévoué qui les avait triés avec soin ; à notre grand étonnement, il nous avait remis une liste calligraphiée par lui, contenant le nom de chaque porteur, celui de son maître et le village qu'il habitait. Nous n'avions donc plus qu'à répartir les charges et pendant que M. Catat, armé non d'une balance comme la Justice, mais d'un peson, les égalisait autant que possible, j'inscrivais le résultat des opérations afin de pouvoir retrouver nos colis sous les feuilles de ravenala dont ils allaient être enveloppés dans le but de les protéger contre la pluie. Avant d'être accepté, chacun des colis était examiné, palpé dans tous les sens, soupesé et, après des modifications innombrables suivies de quelques minutes de réflexion, le porteur se décidait à prononcer le petit grognement qui, en malgache, correspond au mot *oui*. Tout allait donc pour le mieux quand, subitement, une sourde rumeur se répandit dans notre troupe : les porteurs venaient d'apprendre qu'au lieu de rester six jours pour faire la route comme les voyageurs ordinaires, nous avions l'intention d'en mettre dix, temps nécessaire à nos observations et à nos recherches ; en con-

conséquence, ils réclamaient une augmentation. Cette demande était prévue. Pour y faire droit, nous proposâmes, soit de nourrir les hommes après le sixième jour, soit de leur donner, à forfait, 20 fr. au lieu de 17 fr. 50, avec la faculté pour nous de les garder deux semaines. Alors commença un *Kabary* (c'est-à-dire un colloque) long et agité dans lequel chacun donna son avis. Au bout d'un quart d'heure, un cri unanime nous fit savoir que la seconde proposition était ratifiée par le suffrage populaire. Cette négociation ayant pris du temps, nous renonçâmes à partir le matin et déjeunâmes à Tamatave avec d'autant plus de plaisir que nous avions devant nous la perspective d'un grand nombre de repas imparfaits.

Enfin, à dix heures et demie, tout est prêt. Nous faisons nos adieux à quelques personnes qui sont venues à notre départ. Nous montons en filanjanes. Au bout de quelques minutes, nous avons dépassé les dernières cases de Tamatave et nous prenons la route de la capitale.

Ce mot de route éveille dans les imaginations françaises l'idée d'une voie de largeur uniforme, avec un sol pavé ou empierré, des fossés pour l'écoulement des eaux, des pentes régulières, des courbes savamment tracées et des ponts pour traverser les rivières, sans compter le nombreux personnel qui, depuis le cantonnier jusqu'à l'ingénieur en chef, surveille des tas de cailloux en forme de pyramides tronquées disposées sur les côtés. Rien de pareil à Madagascar : la route n'est pas même un sentier, c'est simplement une piste plus souvent parcourue que les parties environnantes et où l'herbe se montre plus rare. On franchit tous les accidents de terrain, on tourne à angle droit quand l'occasion s'en présente ou même sans motif, on traverse les ruisseaux et les marais à gué sans être bien sûr qu'on ne se noiera pas dans l'eau ou dans la vase. Quand un arbrisseau pousse au milieu du chemin, on le respecte et on fait un détour ; de même si un arbre est tombé en travers, avec cette seule différence que, suivant l'élévation de l'obstacle par rapport au sol, les porteurs, s'ils ne trouvent pas de place à côté, sautent au-dessus ou passent par-dessous en rampant, ce qui oblige les voyageurs à mettre la tête entre les genoux. Pour le trajet entre Tamatave et Andovoranto qui s'opère sur un terrain presque plat, ces manœuvres n'offrent pas de grands inconvénients, mais au-delà la prétendue route est indescriptible.

On comprend que, dans de telles conditions, il soit difficile de marcher en ordre serré. Aussi notre colonne s'allonge-t-elle indéfiniment. Un peu partout, en avant et en arrière, les porteurs de bagages, sui-

vant leurs forces ou leur fantaisie, marchent, trottent ou se reposent à côté des colis. A l'avant-garde, notre cuisinier, en élégant veston blanc et petit chapeau de paille, tient des deux mains sa canne horizontalement derrière la tête et semble se promener ; c'est un natif de Sainte-Marie ayant appris les principes de son art sur un navire de guerre et ayant déjà fait plusieurs voyages à Madagascar, dont il connaît tous les villages au point de vue culinaire. Il est d'un noir d'ébène, mais comme il possède la qualité de citoyen français, et connaît assez bien notre langue, il dit *nous* en parlant des blancs. Avec lui s'avancent nos domestiques chargés de légers colis et toujours hors de la portée de la voix quand nous avons besoin d'eux. Nos trois filanjanes forment le centre de la caravane. En tête, notre commandeur Rainivoavy se distingue par un fusil Winchester que nous lui avons confié, et la sagaie, insigne de ses fonctions. Derrière lui, marchant à la file, les douze brancardiers inoccupés; quand ils doivent se substituer à ceux qui portent, ils s'arrêtent de chaque côté du chemin, saisissent le filanjane au passage et permettent à leurs prédécesseurs déchargés d'aller en trottinant prendre la place qu'ils viennent d'abandonner. Le docteur Catat, qui s'occupe spécialement de la direction générale et des observations sur la nature du sol, est en avant. J'arrive après lui, et, d'après les indications d'un baromètre anéroïde, je note les accidents de terrain : jusqu'à Andovoranto, c'est une sinécure, mais je me suis bien rattrapé depuis. Comme je me trouve être le plus léger par le poids, sinon par le caractère, on m'a donné une surcharge ainsi qu'aux chevaux de course : c'est le chronomètre, dont la boîte cubique, munie de coussins de cuir pour amortir les chocs qui dérangeraient la marche de l'instrument, fait un singulier effet derrière le dossier de mon siége. A l'arrière-garde, tout en prenant les directions qui permettront de tracer exactement l'itinéraire, notre compagnon Maistre surveille les traînards.

Pendant deux heures, nons voyageons au milieu de broussailles poussant dans le sable ; nous traversons plusieurs villages de peu de cases et, à midi et demi, nous sommes sur les bords de l'Ivandro dont la bouche communique avec les lacs portant les noms de Nosyvé et Sarobakina. Trois pirogues de 8 m. de longueur et de 0 m. 60 de largeur nous conduisent de l'autre côté avec nos bagages. Les porteurs saisissent les pagaies latérales, se placent à l'avant et frappent l'eau successivement à droite et à gauche, tandis que le Malgache préposé au passage dirige au moyen d'une autre pagaie qu'il manie de l'arrière;

il commande aussi les mouvements, en sifflant sur un ton très bas. Pour frapper en cadence, les hommes entonnent successivement plusieurs chansons, et je trouve cette musique populaire bien supérieure à celle que j'ai entendue la veille, dans un petit concert donné par la musique du gouverneur de Tamatave au résident. Certes, j'ai souvent entendu écorcher la *Marseillaise*, mais jamais au même degré que par l'orchestre hova.

Après vingt minutes de traversée sous un soleil de feu, nous arrivons à Ambodisiny (1) (*any*, où ; *vody*, fond ; *siny*, cruche) ; village d'environ 60 cases, et nous sortons nos balances pour peser un kirobo (1 fr. 25) par embarcation. Nous laissons les hommes se reposer un peu et nous profitons de cet arrêt pour aller visiter le récipient qui a donné son nom au village. Au premier abord, cette cruche semble des plus vulgaires et ne présente d'autre particularité que celle d'être à la fois d'un volume considérable et cassée. Mais elle possède une légende, car, à ce qu'on dit sur la côte, elle serait le gobelet d'un géant nommé Darafify. Ce colosse possédait deux femmes auxquelles les lacs Nosy-Vé et Sarobakina servaient de baignoires ; et il but dans ce gobelet de 1^{m},10 de hauteur jusqu'au jour où, en luttant contre un de ses confrères, il perdit sa dextre puissante qui, jetée à la mer, y forma l'île Fongue. Quant à la cassure, elle provient d'un coup de fusil tiré, voici peu d'années, par un Anglais peu respectueux des croyances du pays qu'il visitait et qui mourut de la fièvre deux jours après. Loin d'imiter cette conduite indélicate et d'ajouter une seconde cassure à la première, je me suis contenté, en voyageur consciencieux, de tracer un croquis de la cruche ; mais je dois dire que deux têtes de bœuf, mises en guise d'*ex-voto* sur une perche et achevant de pourrir à côté de mon modèle, m'ont fait, par l'odeur qu'elles répandaient, hâter plus que de raison ce relevé artistique.

A trois heures, nous repartons d'Ambodisiny et nous continuons notre route au milieu de fougères, d'arbres clairsemés parmi lesquels beaucoup de *filaos* dont les feuilles, agitées par le vent, rendent un son caractéristique. A quatre heures, nous sommes à Andranomamy (*any*, où ; *rano*, eau ; *mamy*, douce), et, à cinq, nous arrivons à Ankarefa (*any*, où ; *harefa*, jonc), où nous devons coucher.

---

(1) Dans les mots composés malgaches, les mots composants éprouvent quelques modifications ; certaines syllabes finales disparaissent et la lettre initiale du mot qui suit est changée : *h* en *k* ; *s* en *ts* ; *l* en *d*; *v* en *b* ; *f* en *p; r* en *dr*.

L'installation d'un voyageur dans un village malgache n'est pas compliquée, à la condition qu'il apporte tout ce qui lui est nécessaire. Il choisit la plus belle case, y entre et prie le propriétaire de laisser la place libre ; en général, il ne rencontre aucune objection. Après avoir étendu des nattes propres sur le plancher, le propriétaire serre quelques objets et emporte chez un voisin la marmite où cuit le riz de la famille. En deux minutes son déménagement est opéré et il ne reparaît que le lendemain matin, à l'heure du départ, pour recevoir non le prix de la location, cela ne serait pas conforme aux lois de l'hospitalité, mais un cadeau variant de 0 fr. 25 à 1 fr. 25, somme d'argent que l'on accompagne d'un *veloma !* (vivez !) comme souhait d'adieu. Nous avions quelquefois peine à retenir un sourire en faisant notre cadeau, car, après avoir fixé une somme dérisoire, mais suffisante d'après l'usage, je pesais scrupuleusement notre petit morceau d'argent avec toute l'exactitude que comportent les instruments malgaches, sous l'œil anxieux du maître de la maison.

Les cases malgaches, du moins sur cette partie de la côte, se montrent, en général, assez propres. Elles sont rectangulaires et couvertes par un toit à deux versants en roseaux, soutenu à la partie supérieure par un faîtage reposant sur deux poteaux placés au milieu des pignons. Quelques autres perches forment la carcasse de l'édifice dont les parois sont en côtes de ravenala. Le plancher est établi sur des pieux fichés dans le sol et il est formé d'écorces d'arbres recouvertes de nattes. Des portes glissant entre des traverses obstruent les ouvertures. Dans un coin de la case se voit un âtre carré en terre dans lequel sont enfoncées quelques pierres pour placer les marmites; au-dessus est un châssis en bois (*salaza*) servant à fumer la viande ou le poisson. Comme il n'y a pas de cheminée, les produits de la combustion sortent, s'ils le peuvent, par la porte ou par les fissures du toît ; de telle sorte qu'au bout de quelques heures passées dans une case malgache, le voyageur est fort boucané. Il a, en revanche, l'avantage de ne pas être mordu par les insectes.

Comme ameublement, on trouve quelques nattes, un nombre généralement respectable de marmites en fonte, quelques *tentes* ou paniers en jonc pour les menus objets et la provision de riz, plus, dans un coin, des bambous creux de 3m de longueur pour aller chercher l'eau ; avec un récipient aussi peu maniable, les naturels doivent se mettre deux pour emplir un gobelet. Les assiettes et les verres représentent une civilisation trop raffinée et sont rares ; on y supplée

par des feuilles de ravenala qu'on étend à plat ou qu'on plie en forme de cornet : on évite ainsi la peine de laver la vaisselle.

Les cases sont distribuées assez irrégulièrement à droite et à gauche d'une rue principale continuant la route et quelquefois sur plusieurs rangs. Les villages paraissent souvent plus importants qu'ils ne le sont réellement par suite de l'existence de cases détériorées et abandonnées que les Malgaches aiment mieux remplacer que réparer. Une seule construction se distingue des autres : c'est une petite case très basse, sans parois, servant d'abri pour la boucherie. Autour du village, on aperçoit quelques bananiers, des champs de manioc ou de patates, souvent de café. Il faut aller beaucoup plus loin dans l'intérieur pour trouver les rizières.

A titre de ressources alimentaires, on trouve partout du riz, quelquefois du bœuf ou du poisson et toujours des poules (de 0 fr. 20 à 0 fr. 30). Aussi le repas consiste-t-il ordinairement en une combinaison du premier et du dernier de ces éléments, et ce que nous avons déjà mangé de poules au riz depuis notre arrivée à Madagascar est-il incalculable ! Le pain manque, le vin aussi, et comme nous n'en avions pas emporté, pour éviter d'absorber l'eau infecte des marais, ce qui est un sûr moyen d'attraper la fièvre, nous faisions un thé léger. Cette hygiénique boisson n'était pas, toutefois, sans inconvénients, car, faute de temps, nous étions souvent obligés de l'avaler tellement chaude que nous nous trouvions bientôt humides de transpiration et semblables à des alcarazas. Du reste, nous nous conformions presque ainsi aux habitudes du pays, les Malgaches prenant, après leur repas, le *ran' ampango*, eau qui a bouilli dans la marmite avec la croûte du riz, et absorbant ce breuvage à une température très élevée.

Notre premier repas dans une case malgache fut égayé par la présence d'un de nos aimables compatriotes, arrivé à Ankarefa peu de temps après nous : c'était M. Estève, directeur du Bureau télégraphique de Tamatave, qui se rendait aux environs d'Andevoranto pour une réparation du fil. M. Estève, qui a plusieurs années habité Lille comme employé des télégraphes, a établi, en 1888, au milieu de mille difficultés, la plus grande partie de la ligne reliant Tamatave à Tananarive ; elle suit à peu près la route et presque tout le temps on voit les poteaux dont quelques-uns ont poussé depuis leur plantation, de sorte que l'isolateur disparaît au milieu des touffes de verdure. L'état normal de cette ligne est d'être interrompue : tantôt, c'est le vent ; tantôt, la crue d'une rivière qui renverse un support ; tantôt,

c'est la malveillance qui cause une dégradation. Les indigènes disent que le fil attire l'orage et nous les avons entendus plusieurs fois émettre cette opinion ; comme l'idée d'établir un rapport, même faux, entre le télégraphe et l'électricité atmosphérique nous semblait bien scientifique pour avoir spontanément germé dans un cerveau malgache, nous en avons recherché l'origine et nous avons appris qu'elle avait été répandue par les missionnaires anglais : dans leur désir de diminuer, par tous les moyens, l'influence française, ils ne seraient pas fâchés de voir disparaître une voie de communication que nous avons créée.

M. Estève devant partir de bonne heure le lendemain matin, nous le quittons après une promenade dans la rue déserte du village et nous lui donnons rendez-vous pour le surlendemain à Tanimandry. Nous allons nous étendre sur nos lits démontables, jusqu'à 4 h. 1/2 du matin. On fait alors les préparatifs du départ, et, à 6 heures. nous sommes en route. A peu de distance, nous trouvons un marais que nous commençons par côtoyer et que nous traversons ensuite. Précédés du commandeur qui sonde la profondeur de l'eau avec sa sagaie, nos hommes ont de la vase jusqu'au-dessus des genoux. Le marais est parsemé d'arbres vivants ou morts et ceux-ci, avec leur carcasse blanchie se détachant sur le ciel bleu, donnent au paysage un aspect tout particulier de sauvagerie; beaucoup de ces squelettes végétaux sont renversés et l'on doit, ou sauter par dessus, ou marcher sur leurs membres desséchés qui se brisent au moindre effort.

Nous sortons sans encombre de ce chemin aquatique et, vers 7 h. 1/2, nous nous arrêtons à Trano-maro (*trano*, maison ; *maro*, beaucoup). Ou ce village a été ainsi nommé par antiphrase, ou il a été ravagé par une catastrophe dont l'histoire n'a pas conservé le souvenir, car actuellement, il possède tout juste quatre cases. Dans l'une d'elles cuit à petit feu une immense marmite de manioc dont nos porteurs ont bientôt achevé d'engloutir le contenu.

Ainsi lestés, ils se remettent en marche et nous font parcourir un chemin sinueux plus agréable que le précédent ; la route est de sable fin et de tous côtés, au milieu de l'herbe courte, s'élancent des bouquets d'arbres au feuillage varié dont la verdure s'égaie des teintes vives de quelques fleurs. On se croirait dans un jardin anglais ; il n'y manque pas même les arbres morts que les créateurs du genre avaient soin de placer dans leurs paysages pour les rapprocher de la nature. Nous allons ainsi jusqu'à Tampolo, où nous passons la rivière du

même nom, puis nous entrons dans un bois de vacoas et de filaos ; nous longeons une lagune parcourue par quelques pirogues, et, vers 10 heures 1/2, nous arrivons à Antranokoditra où nous déjeûnons dans une case très propre. Nous sommes dans un village de pêcheurs ; les hommes vont poser des filets ou des nasses dans la lagune, les femmes fument le poisson sur le *salaza* ou tressent des nattes avec les joncs ; à côté de nous, sous l'auvent d'une case, des petites filles font avec différentes plantes dont elles combinent les pétales et les corolles diversement colorées, des fleurs d'un nouveau genre et d'un gracieux effet ; les guirlandes et les touffes qu'elles se mettent aux oreilles offrent le charme particulier des choses artificielles et me rappellent les couronnes étranges dont Rarahu, la petite femme de Loti, s'ornait la chevelure les jours de fête à Papaëte.

En repartant à une heure et demie, nous suivons la langue de sable qui sépare la lagune de la mer et qui devient de plus en plus étroite, en même temps que la maigre végétation de plantes traçantes, dont elle est couverte, devient plus rare. A trois heures et demie, nous passons l'Irangy dont l'eau, soulevée par les pagaies des pirogues, est aussi foncée que du thé fort, par suite des nombreux végétaux qui pourrissent dans son lit. Quelques minutes après, nous traversons Ampanotomaizina (*any* où ; *fanoto*, pilon ; *maizina*, obscur), village d'une trentaine de cases dont le nom bizarre vient, à ce que disent les habitants, de ce que, les voyageurs y arrivant généralement tard, l'instrument avec lequel on pile le riz dans un mortier pour le décortiquer est à ce moment presque invisible. Le soleil brillant encore d'un vif éclat, nous poursuivons notre route sans vérifier ce phénomène qui ne doit pas être particulier au lieu dans lequel nous passons, et, à 5 h. 1/2, nous atteignons Vavony (*Vava*, bouche, *ony* rivière) où nous nous installons pour la nuit dans une case tenue assez correctement, mais qui, par malheur, sert de refuge à un trop grand nombre d'animaux domestiques. La nuit, je me réveille et, à la tremblante lueur du fanal que nous conservons en cas d'alerte, j'aperçois avec stupéfaction toute une famille de chats installée sur la couverture de Catat et une poule juchée à la tête du lit de Maistre.

Le lendemain, au point du jour, nous nous séparons : Catat qui, en sa qualité d'ancien officier de marine, est blasé sur la navigation, prend la voie de terre et suit l'étroite bande qui sépare la mer de la lagune de l'Imasoa, pendant que Maistre et moi nous embarquons dans une pirogue pour le parcourir. Vers six heures, après beaucoup de

retard, nous partons et nous suivons la rive gauche couverte de valoas à racines extérieures ; la rive droite est différente d'aspect : les berges, formées de sable blanc et jaune, sont assez élevées, éboulées en partie et couvertes d'arbustes. Notre pilote est un gamin de neuf ans qui nous inspirerait peu de confiance si la lagune était dangereuse ; elle est seulement désagréable par suite de son peu de profondeur et, plusieurs fois, nos hommes, qui font office de pagayeurs, sont obligés d'interrompre leurs chants et de descendre dans l'eau pour alléger notre pirogue et de lui faire passer les hauts fonds. Après deux heures d'une navigation ainsi parsemée d'échouements, nous arrivons à Andavakamenarana (*Any*, où : *lavaka*, trou, *menarana* serpent) où Catat a traversé la rivière un quart d'heure auparavant. Je m'engage à sa suite et mes porteurs prennent leur plus vive allure pour me faire traverser un marais où croupissent, au milieu d'une eau pestilentielle, sans écoulement et brune comme du café, des feuilles et des plantes aquatiques ; je ne sais s'ils veulent se soustraire rapidement aux miasmes paludéens ou s'ils craignent les atteintes de quelque saurien caché dans les herbes, mais quand je leur dis, dans un langage aussi concis que le comportent mes faibles connaissances en malgache, d'aller plus doucement, ils répondent qu'ils ne sont pas fatigués, bien qu'ils ruissellent de sueur. Je n'insiste pas, ce qui me vaut d'être assez rapidement sur un terrain plus salubre, au milieu d'une jolie clairière où je rejoins Catat ; nous nous asseyons sur l'herbe et nous mangeons quelques fruits sauvages que nous apportent nos hommes. Maistre arrive à son tour : nous partons et après avoir traversé une lande de sable blanc. nous arrivons à dix heures et demie à Andovoranto. C'est une ville de ressources : nous y trouvons, — en même temps qu'une case garnie d'un lit, de chaises, d'un lavabo — les éléments d'un bon déjeuner, avec quelques bouteilles de bière pour l'arroser.

En face de nous s'agite, hissé sur un mat, le pavillon de la reine. Le drapeau est blanc avec un rectangle rouge dans un coin et, en diagonale, les lettres R. M. qui signifient *Ranavalo Mpanjaka* également en rouge. A côté, une haute perche pointue sur laquelle on enfile des têtes de bœufs les jours de fête : dans le voisinage, plusieurs magasins à riz élevés de trois mètres au-dessus du sol sur des colonnes en bois remarquables par la forme singulière du chapiteau, large avec un dessous affectant la forme d'un entonnoir très aplati ; cette disposition empêche les rats d'arriver jusqu'au grain et réjouirait la vue d'un architecte de l'école rationaliste. — Un peu plus loin, sur une avenue, la

mission protestante, une école malgache et une maison habitée par le gouverneur de la province quand il peut quitter Tanimandry, sa résidence officielle.

Andovoranto (*any* où ; *lovoka*, baie ; *ranto* commerce) est une des plus importantes villes de négoce de la côte Est. Les rues sont bordées de boutiques dont beaucoup ont pour propriétaires des Indiens Malabares ; on y trouve tous les articles indigènes, et quelques objets européens. La ville possède même une certaine industrie, si on peut appeler ainsi la fabrication des objets en nattes, des rabanes et des lambas. En nous promenant, nous voyons les métiers en activité. ainsi que la préparation des fibres de *rofia*. Celle-ci se fait en enlevant rapidement avec un couteau la partie verte constituant les parois externes des fragments de la feuille. Dans un autre ordre d'idées, nous apercevons un maki, charmant petit animal qui vit dans les forêts ; il ressemble au singe, mais en mieux et n'a pas comme lui sur le corps certaines parties chauves ; le museau est allongé ; la robe, très douce, est gris-brun ; et la queue, de plus de quarante centimètres, ressemble aux boas que les femmes portaient l'hiver dernier et que, dans notre beau, mais froid pays de France, elles portent peut être encore au moment où j'écris ces lignes, bien loin d'elles, au milieu d'avril. On avait mis la maki sous une couverture et on l'enfumait avec quelques tisons ; il paraît que c'est une méthode infaillible pour l'apprivoiser ; si on ne la juge que par ses résultats, elle est excellente car, au bout de quelque temps de captivité, ces petits lémuriens sont familiers et caressants.

Certains auteurs ont surnommé Andovoranto la *Capoue malgache ;* je ne sais si l'assimilation est justifiée et, quoiqu'il en soit, nous n'avons pas eu le temps de nous endormir dans ses délices, car à quatre heures, après avoir payé aux porteurs l'avance correspondant à la nourriture pour leur permettre d'acheter quelques provisions, nous nous dirigeons avec eux sur les bords de l'Iharoka sans qu'ils manifestent trop de regrets de ne point passer une soirée dans la ville aux multiples séductions. La traversée de la rivière près de son embouchure dure longtemps, bien qu'elle ne soit que de quelques centaines de mètres ; c'est que nous ne trouvons qu'une pirogue et sommes obligés, à cause de nos nombreux bagages, de faire plusieurs voyages. Arrivés de l'autre côté, nous remontons en filanjane, et vingt minutes après, nous nous trouvons devant Tanimandry dont un étroit ruisseau nous sépare seul. Pour compenser sa faible largeur, il est assez profond et n'offre pas de moyen commode de passage, car on ne saurait donner ce nom à une mauvaise

pirogue faisant eau de toutes parts et à moitié échouée dans les roseaux. N'ayant pas le choix, nous nous résignons et, moyennant un morceau d'argent presque invisible à l'œil nu, quelques jeunes indigènes. qui prennent leurs ébats au fil de l'eau dans une tenue plus que sommaire, remettent l'embarcation en état : avec des feuilles de ravenala, ils la vident ; avec un peu de rofia, ils bouchent les plus grandes fissures, et nous passons non sans crainte de voir tout chavirer. En effet, nos bagages, haut perchés à cause de l'étroitesse de la pirogue, élèvent plus qu'il n'est convenable le centre de gravité et notre équilibre peut, sans exagération, être qualifié de fort instable.

Rien ne nous retient plus et nous pénétrons dans les murs en terre de Tanimandry (*tany*. terre, *mandry*, qui dort) par une étroite ouverture. Au milieu de la rue principale, nouvel arrêt : un troupeau de bœufs à bosse, dont chacun des membres possède une paire de cornes d'une longueur inquiétante, nous barre le chemin. Nos porteurs hésitent un peu, puis ils se décident et s'élançant avec nous, en poussant des cris perçants, au milieu de l'obstacle vivant qui détale par les ruelles et jette un peu de désordre dans la paisible cité. Après le premier moment de stupeur causée par cette manœuvre hardie, quelques ruminants rébarbatifs font mine de nous poursuivre ; mais ils sont distancés par nos porteurs qui nous déposent bientôt au bureau du télégraphe où nous devons passer la nuit.

Peu de minutes après notre arrivée, le sous-gouverneur de Tanimandry se présente à nous avec un aide-de-camp porteur de deux poules comme cadeau de bienvenue ; le motif de cette générosité est le désir qu'il éprouve d'obtenir une consultation du docteur Catat, car il souffre de la fièvre, d'une surdité obstinée et aussi de la vieillesse qui, à Madagascar comme ailleurs, n'est pas la moindre des maladies ; outre une ordonnance, on lui donne de bonnes paroles et il se retire satisfait. Mais ce premier client du monde officiel a suffi pour établir dans le pays la réputation du médecin blanc et, jusqu'au dîner, il est assailli. M. Estève vient le délivrer et passe la soirée avec nous ; il a réparé la ligne d'un côté, mais elle est interrompue de l'autre, quelques Malgaches ayant trouvé ingénieux de s'atteler à une corde attachée à des poteaux pour les renverser et couper plus aisément le fil.

Après le diner, nous faisons une promenade au clair de la lune dans les rues de Tanimandry : c'est une ville administrative et militaire placée à côté d'Andovoranto, la ville commerçante. On rencontre beaucoup de soldats qui traînent là une existence misérable.

Quand je dis *soldats*, c'est une façon impropre de m'exprimer, car au service du gouvernement hova, le militaire est encore moins riche qu'à celui de l'Autriche. Ne touchant aucune espèce de solde, il n'est pas même nourri. Il n'a que la ressource de cultiver autour de sa case, de commercer un peu en demandant un congé de temps à autre, ou de faire travailler ses esclaves. Ceux-ci ne sont pas sujets au recrutement, mais ils accompagnent leur maître partout, même à la guerre, pour le servir et ramener son corps s'il est tué.

Le lendemain, après avoir fait nos adieux à M. Estève qui nous a généreusement donné l'hospitalité et après avoir apporté quelques modifications à l'arrangement de nos bagages pour avoir mieux à notre portée ceux qui nous sont nécessaires, nous partons à sept heures et nous sommes bientôt à l'entrée d'un long marais qu'il faut traverser. Le passage étant difficile, Catat reste en arrière pour surveiller le défilé de la troupe et je marche en tête ; mes porteurs commencent par entrer dans l'eau au milieu des joncs et ont de la peine à trouver la bonne voie ; bientôt l'entourage change et nous sommes dans un bois, tout en continuant à marcher dans l'eau. Comme, à partir de ce point, la route naturelle serait tout à fait impraticable à cause de la profondeur de l'eau — variant entre soixante centimètres et un mètre, sans compter les trous plus profonds assez nombreux — on a placé, dans le sens du chemin, des troncs d'arbres reposant sur le sol mouvant formé par les débris organiques flottant à demi. Autrefois, il y avait partout deux ou trois morceaux de bois à côté les uns des autres, mais souvent il n'en reste qu'un. C'est sur cette étroite et glissante voie que les porteurs circulent avec une difficulté inouie, les bois étant couverts de moisissures et ne fournissant pas un point d'appui bien solide ; quand il n'y a qu'un tronc d'arbre, les quatre porteurs marchent à la file entre les brancards et tiennent le voyageur en équilibre ; quelquefois un tronc pourri se rompt et un porteur tombe à l'eau d'où il se retire péniblement ; les autres soutiennent le filanjane et laissent celui qui est tombé se débrouiller comme il le peut. Pour agrémenter encore la route, elle est barrée en plusieurs points par des arbres couchés obliquement qui obligent à faire descendre le filanjane au niveau de l'eau.

Le soleil a peine à pénétrer dans ce bois aux frondaisons élevées ; l'air n'y circule pas et s'y charge d'humidité. Des plantes aquatiques aux feuilles larges et d'un vert foncé poussent de tous côtés au milieu des arbres morts et déracinés qui, en pivotant autour de leur base, ont tout renversé autour d'eux. L'eau croupissant dans ce marécage est

noire et couverte d'une croûte verdâtre. Rien ne trouble le silence de cette solitude que le bruit d'une branche pourrie qui se rompt ou le cri rauque et monotone de quelques grosses grenouilles.

La traversée du marais de Tanimandry dure quarante minutes environ, et si je suis arrivé à l'extrémité de ce bourbier sans y tomber j'ai été souvent bien près de le faire. Après en être sorti, je monte sur une petite éminence et, les porteurs se trouvant très fatigués des efforts qu'ils viennent de faire, je m'arrête avec eux pour attendre mes compagnons Ceux-ci arrivent bientôt sains et saufs mais pas complètement secs, l'un d'eux ayant pris un demi-bain de siége par suite d'une glissade simultanée de deux de ses porteurs. Les bagages viennent ensuite nous rejoindre et tout le monde fait halte un instant.

Profitons de ce que notre troupe prend un repos bien mérité après les rudes efforts de ce début de journée, pour jeter un coup d'œil d'ensemble sur la région que nous venons de traverser depuis Tamatave ; car nous allons commencer la seconde partie du trajet, bien différente de la première à tous les points de vue. En effet, nous avons marché au sud-sud-ouest et nous allons maintenant nous diriger vers l'Est ; nous étions sur le bord de la mer et nous allons nous enfoncer dans les terres ; le sol était plat et il va devenir très, je dirai même, trop accidenté.

Toute la partie de la côte entre Tamatave et Andovoranto est évidemment de formation récente ; elle est constituée par des dunes peu élevées et fixées actuellement par la végétation ; on n'y trouve que du sable ou de l'argile sablonneuse amenée par les cours d'eau. Les détritus qu'ils ont chariés se sont déposés, en arrivant dans la mer, suivant des cordons littoraux dont l'ensemble est continu et presque en ligne droite, disposition qui provient de l'existence d'un courant allant au sud parallèlement à la côte. Par suite de l'existence de ces cordons littoraux, les fleuves n'ont plus d'écoulement direct dans la mer et, avant de s'y jeter, ils suivent la côte en y formant des lagunes. La route traverse la langue de sable qui sépare ces lagunes de la mer et qui est très étroite, 500 à 600 mètres en général et souvent beaucoup moins, langue de sable interrompue seulement par les ouvertures percées çà et là par le trop-plein des eaux.

Les lagunes dont nous parlons ont leur fond plus bas que le niveau de la mer, de sorte que l'eau y est saumâtre et que, dans la saison sèche, lorsque le débit des rivières diminue, elle y devient stagnante. Ces lagunes forment une ligne presque ininterrompue et soit sur elles,

soit sur les rivières, les pirogues peuvent naviguer à l'intérieur parallèlement à la côte sur une très grande longueur. De Tamatave et suivant le Manangarèse, elles peuvent communiquer, au moins pendant la saison des pluies, avec le Rano-Mainty qui se jette dans l'Ivondro ; à son embouchure est un estuaire où aboutit un large canal d'écoulement des eaux des lacs Nosy-Vé et Sarobakiny ; de là on n'est séparé que par un isthme étroit de l'Irangy qui suit la côte pendant une vingtaine de kilomètres jusqu'au lac Mangoaka. Viennent ensuite les lacs Rano-Masoa et Rasoa-Bé, puis l'Imasoa et une autre rivière qui se jettent dans l'Iharoka près d'Andovoranto.

Malgré la végétation palustre qui y pousse et malgré leur faible profondeur, les lagunes et les rivières sont navigables pour les pirogues ; les chemins terrestres sont, au contraire, si peu commodes que beaucoup de marchandises sont ainsi transportées par eau. En certains points, les rivières communiquent entre elles par des marais remplis d'eau, au moins pendant une partie de l'année ; dans d'autres, on rencontre des isthmes, ou *panalana*, dont le percement serait plus facile et moins coûteux que celui de l'isthme de Panama, mais que, malgré les avantages qu'ils y trouveraient, les Malgaches laissent à l'état naturel. Ils ne sont pas, du reste, embarrassés pour si peu : le temps n'ayant qu'une médiocre valeur pour eux, quand la pirogue chargée de marchandises arrive à l'un des isthmes, on la vide ; on porte par terre contenant et contenu jusqu'à l'autre cours d'eau ou à l'autre lagune, et on continue le voyage.

Toute cette région appartient à la province des Betsimisaraka qui a pour limite l'Iharoka ; de l'autre côté est celle des Betanimena que nous allons traverser et qui s'étend vers l'Est, dans la direction de la capitale, Tananarive.

(*A suivre*).

STATISTIQUE

du mouvement commercial et maritime du Port de Dunkerque avec la République Argentine,

DEPUIS SON ORIGINE 1881 JUSQUE 1888.

Tel est le titre d'une brochure que M. Albert Mine, Consul de la République Argentine, à Dunkerque, nous a adressée.

Ce travail qui intéresse vivement notre région, dénote chez son auteur une grande dose de persévérance, et le désir ardent de rendre service à la France et au pays qu'il représente à Dunkerque, en consacrant depuis neuf aus toute son activité au développement du commerce franco-argentin.

Il débute par des tableaux statistiques relatant le nombre de navires entrés et des marchandises importées de la République Argentine par le port de Dunkerque, en 1887 et en 1888 ; puis vient la récapitulation des importations des produits argentins depuis 1881 ; il résulte que le port de Dunkerque a importé, en matières diverses (animales, végétales et minérales) :

en 1881	1,906,927	kilog.
en 1882	35,614,982	—
en 1883	39,498,757	—
en 1884	66,211,445	—
en 1885	79,124,868	—
en 1886	82,259,689	—
en 1887	114,471,160	—
en 1888	81,407,664	—

La diminution constatée en 1888, porte sur le blé, le maïs et la graine de lin, dont la production en 1887, avait été exceptionnellement importante. Il faut aussi remarquer, qu'avant 1881, ces importations se faisaient par le port du Havre, mais en très petites quantités.

Les matières animales tiennent le premier rang dans ce trafic et l'on se fera une idée du développement de ces transactions, quand on saura qu'en 1881, les importations de laines en masses n'étaient représentées que par 1,006,000 kilog. et que l'année dernière on en a importé 45,155,102 kilog. Les suifs et les engrais viennent ensuite.

Dans les matières minérales, un article que le commerce de notre région emprunte généralement à l'Espagne, le minerais de plomb, a fait son apparition en 1888 : il en est entré 24,120 kilog. par le port de Dunkerque, et, par la même voie, 4,624 kilog. d'argent en masses.

Parmi les matières végétales, le maïs vient en tête avec 19,551,633 kilog., en 1888 ; la graine de lin, 7,744,161 kilog.; puis les tourteaux, les arachides, etc. En résumé, ces tableaux accusent un développement commercial de 1 à 50, de 1881 à 1888, entre la République Argentine et Dunkerque, ce qui fait bien augurer de l'avenir.

D'autres tableaux indiquent ensuite la part proportionnelle de la République Argentine, dans les importations et les exportations du trafic général du port de Dunkerque, et nous apprennent qu'à l'importation, cette part était de 1/6 en 1881 et de 5 1/2 en 1888 ; quant à l'exportation, sa part proportionnelle était de 1/8 en 1881, et de 4 1/4 en 1888.

Dunkerque importait de l'étranger, en 1881, un poids total de 1,122,526,355 kilog., dont 1,906,928kilog. de la République-Argentine, en 1888, cette importation s'élevait à 1.459,245.233 kilog., et la part du pays argentin s'élevait à 81,457,014 kilog.

Les exportations de Dunkerque vers la République Argentine qui étaient de 125,584 kilog., en 1881, se sont élevées à 8,599,010 kilog., en 1888, résultat satisfaisant. Ces exportations qui se faisaient, pour un chiffre insignifiant, par le Hâvre, n'ont réellement commencé qu'en 1882 avec Dunkerque, pour se développer dans une très notable proportion depuis le mois d'avril 1888, c'est-à-dire du jour où le port de Dunkerque a été doté d'un service régulier sur La Plata,

Le travail de M. Albert Mine, nous apprend aussi que, du 1er avril au 31 décembre 1888, il a été expédié de Dunkerque pour l'Argentine :

17 vapeurs dont 16 français et 1 anglais ;
1 voilier italien ;

jaugeant ensemble 34,842T·98 avec 134,215 colis pesant 8,599,010 kil.

Un des plus intéressants tableaux est celui relatant l'exportation

des laines de la République-Argentine en France, avec la part proportionnelle afférente à chacun des 4 grands ports français.

En 1882, la jauge totale des vapeurs entrés dans le port de Dunkerque, venant des pays étrangers, était de 560,581 tonnes, dont 31,363 de la République Argentine, et, en 1888, ces chiffres s'élevaient à 803,504 tonnes et 125,262 en provenance de la République Argentine. Ces chiffres sont suffisamment éloquents, mais comme le dit M. Mine, il ne faut pas s'endormir sur les premiers succès, car la concurrence veille et agit, en déployant dans le pays argentin une activité fiévreuse pour écouler ses produits. De plus, des agents actifs ne manquent pas, car l'émigration a formé à La Plata, une colonie francaise qui a conservé le souvenir le plus vivace de la mère Patrie. Les principales conditions qui contribuent à la réussite, consistent à s'initier aux goûts et aux habitudes du pays, pour la fabrication et aussi pour l'emballage des marchandises. Que les fabricants qui se plaignent de la crise commerciale et industrielle se persuadent bien d'une chose : c'est que les débouchés ne manquent pas. Dans la République Argentine, s'offre à leur activité un nouveau et vaste champ d'affaires à exploiter, l'un des plus féconds de l'Amérique du Sud, dont le marché est loin d'être saturé. Mais si de nouveaux débouchés sont ouverts, il faut se hâter d'y conquérir une place, sous peine de s'y voir devancer par des concurrents plus actifs et plus entreprenants.

Nous regrettons de ne pouvoir parler plus longuement de ce travail, qui brille surtout par la clarté et la concision, et qui fait le plus grand honneur à son auteur. F. D.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA MER ROUGE ET L'ABYSSINIE

LES ITALIENS A MASSAOUAH

Conférence faite devant la Société de Géographie de Lille le 10 Mars 1889.

Par M. E. GUILLOT,
Professeur agrégé d'Histoire au Lycée Charlemagne,
Membre d'honneur et ancien Secrétaire-Général de la Société de géographie de Lille,
Secrétaire de la Société de géographie commerciale de Paris,
Officier d'Académie.

Il peut sembler téméraire d'entreprendre et d'encourager l'étude des questions de colonisation dans un moment où les désillusions éprouvées par plusieurs puissances européennes et les échecs subis par elles semblent en avoir arrêté ou ralenti le développement. Et cependant tous les grands faits d'actualité dans le domaine géographique se ramènent à des questions coloniales. N'est-ce pas, en effet, une preuve manifeste des progrès de la colonisation que cette complexe et passionnante question d'Orient qui pousse la Russie à précipiter sa marche victorieuse à travers l'Asie centrale, tandis que l'Angleterre multiplie ses efforts désespérés pour interdire et fortifier les approches des Indes? Dans l'Afrique centrale déjouant les projets formés par les Allemands et les Boers pour lui fermer l'accès du bassin du Lambèze, l'Angleterre a tout récemment, par une marche hardie vers le nord, atteint le Grand-Fleuve Sud-Africain, en annexant à ses possessions le Betjouanaland, les Etats du chef Khama et le Matébéléland. Sous prétexte de réprimer le honteux trafic de la traite des nègres, l'Allemagne et l'Angleterre, après avoir imposé leur volonté au sultan de Zanzibar, ont occupé sur la côte orientale d'Afrique des territoires

encore insuffisamment délimités et qui, par le vague même des frontières, leur ouvrent l'accès des grands lacs et de la région intérieure du continent mystérieux. La France également, malgré les difficultés et les dépenses excessives qu'une occupation mal entreprise et mal accomplie du Tonkin lui a suscitées, s'efforce aujourd'hui de réunir par une route de terre ses nouvelles acquisitions avec la Cochinchine, et les tentatives heureuses de notre consul de France à Luang-Prabang, M. Pavie, lui ont mérité tout récemment, avec la reconnaissance de tous ses compatriotes, la plus haute récompense que puisse décerner la Société de géographie commerciale. Enfin l'Italie, qui a été une des dernières nations de l'Europe à accomplir son unité politique et territoriale, a voulu être une des premières à suivre le mouvement de colonisation dont les Etats ses voisins ou ses alliés lui donnaient l'exemple. En occupant Massaouah, le seul débouché que l'Abyssinie possédât sur la mer Rouge, elle a donné naissance à des complications dont déjà deux fois elle a failli être la victime, et qu'elle pourra peut-être encore déplorer, à moins que les récents évènements d'Abyssinie, la mort du Négus Johannès et l'avénement du roi de Choa Ménélik ne produisent une réconciliation qu'elle doit, sans aucun doute, ardemment désirer.

Il suffit, d'ailleurs, d'examiner sommairement une carte d'Afrique pour apprécier l'importance des colonies européennes qui, disséminées sur les côtes, semblent préluder à la conquête et à l'exploitation commerciale des régions intérieures. Si l'Angleterre en occupant l'Egypte domine le canal de Suez et la route des Indes, la France commande la Méditerranée par l'Algérie et la Tunisie : la Tripolitaine est convoitée par l'Italie comme servant de point de départ aux routes commerciales qui pénètrent dans le Soudan ; pour le même motif l'Espagne, l'Angleterre et l'Allemagne surveillent le Maroc. Après le Sénégal où les possessions françaises échelonnées jusqu'au Niger supérieur sont à peine entrecoupées par quelques comptoirs britanniques et portugais, l'Angleterre domine sans contestation possible sur la côte de Guinée et monopolise sans concurrence le commerce du Bas-Niger. Puis les colonies européennes se succèdent : de Cameroun l'Allemagne veut pénétrer dans la vallée de la Bénoué et dans cette région encore mal connue qui sépare le Bassin du lac Tchad des affluents du Congo. L'Ouest Africain a été donné à peu de frais par de Brazza à la France, le Portugal et l'Etat libre du Congo touchent de ce côté, à nos possessions. A la Guinée-Portugaise, succède la colonie allemande

d'Angra-Pequena ou du Luderitzland. Si l'on franchit le cap de Bonne-Espérance qu'entourent au loin des deux côtés les territoires britanniques, nous retrouvons le Portugal sur la côte de Mozambique, l'Allemagne et l'Angleterre en face de Zanzibar partout où l'autorité affaiblie du malheureux sultan n'a pas été maintenue, enfin sur le golfe de Tadjoura, l'Angleterre avec Zerla et Berbera puis la France avec Obock, Tadjoura et Sagallo. L'occupation européenne des côtes d'Afrique est tellement complète qu'il n'existe pour ainsi dire plus, on le voit, un seul territoire à conquérir tant les convoitises ontété vives et tant la jalousie des nations colonisatrices surveille encoreavec une ardeur intéressée les rares points demeurés indépendants.

I. La mer Rouge.

Parmi les questions qui ont eu jusqu'à ce jour le don de passionner le plus vivement les grandes puissances d'Europe, il faut placer au premier rang celle de la mer Rouge. C'est là que depuis l'ouverture du canal de Suez (1869) passe la route directe vers les Indes et l'Extrême-Orient dont l'Angleterre ne réclame la liberté que pour y exercer une surveillance plus active. Aux rives de la mer Rouge aboutissent ou doivent arriver les caravanes de l'Arabie intérieure, du Soudan égyptien, de l'Abyssinie, tandis que le pèlerinage annuel des Musulmans de la Mecque assure, pendant quelque temps à ses ports, une animation et des profits extraordinaires. Aussi la mer Rouge, malgré la température excessive qui y règne, malgré les souffrances qu'éprouvent en la traversant les passagers des navires, est et restera la grande route qui relie l'Europe à l'Asie-Orientale, et si elle a été un moment négligée elle a acquis maintenant une importance plus grande que jamais : il n'est donc pas étonnant que la Turquie ait maintenu sa suzeraineté sur les côtes occidentales d'Arabie, que l'Angleterre maîtresse de l'Egypte occupe solidement Cosseir et Souakim et maintienne une garnison à Perim, que l'Italie, enquête de colonies, ait fait choix de la baie d'Assab et de Massaouah, que la France enfin et l'Angleterre se soient établies au débouché même de la mer Rouge, la première à Obock, la seconde à Aden, pour en surveiller et en commander les approches.

La mer Rouge semblable à une longue fournaise sépare pendant environ 2,300 kilomètres l'Arabie de la côte africaine : sa largeur varie de 200 à 300 kilomètres. On n'est pas d'accord sur l'origine de son nom : les uns l'attribuent à la phosphorescence des eaux, phéno-

mène qui se manifesterait le plus fréquemment que partout ailleurs ; d'autres prétendent que son nom de Rouge viendrait de l'ancien pays d'Himiar (Rouge) situé le long de ses côtes ou du pays connu par les anciens sous le nom de Pountt qui était habité par les hommes rouges. Plusieurs explorateurs, parmi lesquels Denis de Rivoyre, ont été frappé d'un autre phénomène auquel, selon eux, dans l'antiquité la mer Rouge aurait dû son nom : en glissant tout doucement sur les flots bleus et tranquilles, on voit souvent, sans transition, sans cause extérieure apparente, la couleur de l'eau se modifier, l'azur disparaître, et, aussi loin que le regard peut s'étendre, on découvre une surface rouge, clapotante, ressemblant à des vagues de sang, d'un sang clair et léger avec des reflets métalliques qui frémissent sous les rayons du soleil (1).

Les eaux de la mer Rouge, très salées, sont également très chaudes, puisque leur température s'élève souvent à 32°. Le thermomètre marquant parfois jusqu'à 50° à l'ombre, il est facile de concevoir quelles souffrances endurent les malheureux passagers qui se rendent dans l'Inde ou dans l'Extrême-Orient : aussi ont-ils appelé cette mer si redoutée la Porte de l'enfer. La navigation est sur plusieurs points difficile à cause des vents violents, et aussi des joncs, des coraux, des récifs et des îles qui, autrefois plus qu'aujourd'hui, gênaient les vaisseaux imparfaits ou les barques légères des peuples riverains. Resserrée entre des rochers rougeâtres qui bordent la côte asiatique comme la côte africaine et sur lesquels frappent sans cesse les rayons d'un soleil de feu, la mer Rouge perd une grande partie de ses eaux par évaporation ; elle a reculé sur bien des points laissant tantôt des dépôts salins tantôt même des lacs qui, comme les lacs Amers vers le canal de Suez marquent ses anciennes limites : le détroit de Bab el Mandeb par où lui arrivent les eaux de l'Océan indien, lui permet de réparer les pertes subies et qui sont si importantes qu'en moins de soixante ans elle deviendrait un chott si la communication se trouvait interrompue avec la mer des Indes.

Malgré leur aspect désolé les rives de la mer Rouge présentent un réel intérêt par les souvenirs qu'ils évoquent et par les grands épisodes de l'histoire de l'humanité qui se sont déroulés dans ces régions. Au nord, c'est la presqu'île du Sinaï si célèbre dans l'Ecriture ; à l'est, l'Arabie, le berceau de l'Islamisme d'où sont sortis à la fois au VIIe siècle

---

(1) Denis de Rivoyre, Mer Rouge et Abyssinie, ch. 1er.

de notre ère une religion et une civilisation nouvelles qui ont conquis au moyen-âge, l'Asie, l'Afrique et envahi même l'Europe ; à l'ouest, c'est la terre d'Egypte, l'ancien empire des Pharaons si riche en lointains évènements qu'invoquent sans cesse les découvertes de nos savants ; plus au sud, la vieille Ethiopie devenue l'Abyssinie moderne, îlot catholique entouré de toutes parts de contrées musulmanes.

Mais l'importance de la mer Rouge ne réside pas seulement dans son histoire passée : depuis que l'ouverture du canal de Suez a ouvert une route plus courte et définitive vers les Indes, l'Europe cherche à surveiller ou à dominer cette route, et les contrées qui la bordent sont un des théâtres où se manifestent de plus en plus les rivalités politiques et commerciales les plus ardentes.

Quatre puissances ont aujourd'hui des territoires le long de la mer Rouge : la Turquie, l'Angleterre, la France et l'Italie.

1° La Turquie sur les côtes de la mer Rouge.

Malgré son affaiblissement graduel et rapide, la Turquie a maintenu tous ses droits sur l'Arabie ottomane qui contient les lieux saints de l'Islam, La Mecque et Médine, et qui forme deux eyalets : celui de l'Hedjaz, et celui de l'Yémen.

Sur les côtes rocheuses et dénudées de l'Hedjaz s'élève Yambo le port de Médine : la ligne blanche des maisons qui se détache sur le fond bleu de la mer, l'aspect de cette petite ville tout ensoleillée, des murailles à moitié effondrées, des soldats accroupis devant leur corps de garde, la foule bigarrée qui se presse à l'arrivée des navires, des barques de pêcheurs tirées sur le sable, le contraste enfin de la mer aux flots bleus et calmes avec le coin du rivage brûlé, tout cela frappe l'imagination du voyageur et lui révèle un tableau vivant et original du vieil Orient. Près de la ville se rencontrent des sources excellentes qui, en général sur ces rives font presque complètement défaut. Le séjour de Yambo est, à cause du fanatisme des habitants, fort dangereux pour les chrétiens. Quand Denis de Rivoyre voulut rendre visite au gouverneur, il lui fallut donner par écrit, au capitaine du navire, une décharge complète en règle de sa personne, accepter une escorte de vingt-quatre artilleurs et contourner la ville en longeant les murs par un chemin extérieur pour atteindre la citadelle où s'étalaient, à moitié enfoncés dans le sable, des pièces de canon sans affût, de toutes les longueurs, de tous les calibres et de toutes les époques. Encore le

retour, malgré ces précautions n'eut-il pas lieu sans incident, et en passant devant le bazar, l'endroit le plus populeux de la ville, le voyageur, après avoir subi tous les regards hostiles, fut accompagné jusqu'au le canot qui devait le ramener au navire par une foule irritée aux cris de : « A mort les chrétiens ! à mort les chiens ! »

Plus au sud Djeddah est bâtie sur une ancienne plage où l'on voit encore les traces des eaux : la brise lui apporte les émanations impures de mares laissées par le reflux au milieu des coraux : aussi quoique les maisons soient bien construites et que l'air circule facilement dans les rues Djeddah est insalubre. Les Orientaux l'appellent parfois le Paris de la mer Rouge : c'est, en effet, une grande ville : les maisons uniformément blanches, les toits découpés en festons lui donnent un aspect séduisant. Mais l'admiration cesse lorsqu'on débarque. Des escaliers tortueux et malpropres s'exhalent des émanations fétides. C'est pourtant à Djeddah que siège une commission sanitaire internationale ; les nombreux croyants qui s'y arrêtent avant d'entreprendre le pèlerinage de la Mecque sont tenus d'acquitter une taxe d'environ deux francs qui est destinée à favoriser l'application des mesures de salubrité. Malgré des précautions excessives, les caravanes de pèlerins sont souvent décimées par de terribles épidémies de choléra et apportent à leur suite le fléau jusque sur les bords de la Méditerranée. Le commerce est très considérable et varie suivant l'affluence des pèlerins ; la population est essentiellement cosmopolite : on y trouve des Takrouri (Africains), des Hindous, des Malais et des Chinois. Les habitants sont en général très fanatiques et il est impossible de ne pas rappeler à ce sujet le souvenir du massacre des consuls de France et d'Angleterre en 1858. Des bandes excitées par la folie religieuse envahirent tout à coup la demeure de M. Eveillard et de son collègue, les égorgèrent ainsi que la femme du premier, pendant que sa fille et son chancelier, échappés par miracle, trouvaient un refuge dans une maison voisine. La répression fut peu sévère : deux des principaux coupables furent mis à mort, et le pacha exilé, alla jouir dans une retraite paisible de la vénération et de la compassion des vrais croyants indignés qu'on eut pu faire tant de bruit pour la mort de quelques chrétiens.

Près du bazar de Djeddah, le point le plus animé de la ville s'élève la grande mosquée ; c'est un des lieux fameux et respectés de la terre d'Islam. Les derviches hurleurs y tiennent leurs séances et chaque soir au coucher du soleil on est assourdi par les vociférations qu'ils poussent en l'honneur de la Divinité !

A une faible distance de Djeddah. sur la route de la Mecque s'étend entre deux murs de pisé blanc une allée qui ressemble à un long couloir : on y accède par une sorte de loge de portier : au fond est un sanctuaire où brûle constamment une lampe placée sur un mausolée. C'est, dit la légende, le tombeau d'Eve « la mère de tous les vivants. » La tradition musulmane n'y va pas de main morte et attribue à la première femme une taille vraiment digne de la mère du genre humain : Sa tête reposerait à Médine tandis que ses pieds toucheraient l'Afrique. C'est en l'honneur d'Eve que Djeddah aurait reçu le nom de Medinet el Djeddah ou Ville de la Grande mère. Là réside le pacha, gouverneur de l'Hedjaz : mais le véritable maître est le chérif de la Mecque, héritier de la puissance spirituelle de Mahomet, qui, pensionné par le sultan, vit sous les ombrages de Taïf au milieu des pompes d'une cour guerrière. Ce n'est point chose facile que de signifier à un pareil personnage, jouissant d'une autorité suprême sur des populations fanatiques, les ordres venant de Constantinople. On cite toujours l'exemple de ce chérif que la Porte voulait faire arrêter redoutant sa puissance, et que le pacha de Djeddah expédia à Constantinople après s'être emparé de sa personne par ruse n'osant le faire de vive force, en l'attirant à une fête sur le navire à vapeur envoyé par le sultan.

Hodeida et Moka s'élèvent le long de la côte de l'Yémen dont Sana est la capitale intérieure : Le café auquel Moka a donné son nom ne croît pas aux environs de cette ville, qui sont arides et dénudés, mais plus loin dans la région montueuse : il s'exporte surtout par Aden. Moka a perdu aujourd'hui la meilleure partie de son mouvement d'échanges.

Hodeida, au contraire, est devenue une ville importante malgré l'insalubrité de son climat. L'île Kamaran, située un peu plus au nord non loin de la côte, a été choisie par la commission sanitaire internationale pour l'établissement du lazaret de quarantaine où les pèlerins se rendant à la Mecque doivent se soumettre pendant dix ou quinze jours à l'examen des médecins. L'autorité du sultan est de moins en moins respectée à mesure que l'on descend vers le sud ou que l'on pénètre dans l'intérieur. Le sultan de Sana jouit d'une indépendance presque complète et les tribus du désert viennent fréquemment faire le coup de feu avec les garnisons ottomanes de la côte.

(*A suivre*). A. Guillot.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1889.

Première Excursion (Lundi 29 Avril).

Les Papeteries de Wizernes, l'Ascenseur des Fontinettes et Saint-Omer.

Directeurs : MM. Eeckman et Delahodde.

Compte-rendu fait par M. E. Cantineau.

La Société de Géographie de Lille commence aujourd'hui 29 avril l'exécution du programme qu'à élaboré la commission des excursions. Après l'hiver, pendant lequel il a été donné à tous les sociétaires d'entendre les récits pleins de charme et d'intérêt d'un grand nombre d'explorateurs, de voyageurs et de savants, voici le printemps revenu avec sa verte parure, pour faire renaître le désir, sinon d'imiter ces champions de la science, au moins d'accomplir quelques voyages agréables et fructueux dans l'inconnu qui nous environne.

La Géographie n'est plus la science abstraite encore enseignée il y a quelque vingt ans, les communications, actuellement nombreuses et faciles, ont établi entre les peuples des relations qui deviennent de plus en plus intimes ; à cette situation nouvelle doit correspondre une nouvelle méthode. A la connaissance des contours et des divisions, doit grandement s'ajouter l'étude de ces relations acquises ou possibles, au point de vue du caractère, de la richesse, de l'industrie et du commerce des différents peuples comparés entre eux.

L'excursion est le premier pas dans cet ordre d'idées, l'agréable y domine, mais l'utile y abonde sous toutes les formes pour qui veut le cueillir. Avant de s'enfoncer dans l'art de faire des voyages féconds pour la science ou le commerce, il faut commencer par les principes, et ces débuts font parfois développer un germe qu'on ne soupçonnait pas. Partons donc ! *All right!* qui sait où les plus jeunes d'entre nous s'arrêteront !

Mais comme nous l'a appris ce bon Virgile : *non omnia possumus omnes*, beaucoup de nos collègues, dans notre pays d'affaires, ne peuvent consacrer à des excursions que leur bonne volonté toute platonique, leur temps est trop précieux ; pour ceux-là existe une compensation, c'est l'habitude prise par la Société de Géographie de faire un compte rendu, souvent scientifique de presque toutes les excursions, et de l'insérer dans le bulletin mensuel, pour que ceux qui ont vu se souviennent et que les autres s'instruisent. Que chacun, en prenne ce qu'il peut, il fera ce qu'il doit pour lui et pour la Géographie.

Ce préambule posé, commençons la série de 1889, par le récit du voyage à Wizernes, le premier de cette année et l'un des meilleurs sans doute.

Le ciel nous est favorable et nous débutons sous d'heureux auspices ; avril fuit, mai va éclore et la rose s'entrouvre, comme dit le poëte, sous les chaudes caresses d'un soleil radieux. Nous partons une trentaine et nous serions deux fois plus si les organisateurs avaient pu répondre à toutes les aspirations ; mais nous voyageons aujourd'hui en compagnie limitée, comme toujours lorsqu'il s'agit d'une visite à des établissements industriels qu'on ne peut envahir en foule. Nous, les heureux du jour, nous pensons à nos collègues moins favorisés pour avoir imité les Carabiniers d'Offenbach et nous leur dédions particulièrement ce compte rendu. C'est toujours une fiche de consolation de savoir, quand on n'a pas pu voir.

Il est 7 h. 13, le train s'ébranle, nous emportant rapidement vers l'Artois ; à St-André, nous jetons un dernier regard du côté de Lille qui disparaît, puis, des conversations, sérieuses par ici, enjouées par là, s'établissent pour s'animer si bien, que la belle campagne flamande étale en vain ses richesses à nos yeux. Armentières et son asile bien connu à plus d'un titre, le Mont de Kemmel qu'on aperçoit au loin, puis la Lys coulant paresseusement dans ses prairies, Bailleul et ses minarets, tout cela défile devant nous presqu'inaperçu.

Enfin apparaît à gauche la svelte flèche de pierre, haute de 80 ^{m} de l'église d'Hazebrouck et à droite on distingue, dans les éclaircies de la campagne boisée, le Mont-Cassel couronné de ses moulins. Arrivés à la bifurcation, nous prenons le train de Calais et bientôt après, nous passons la ligne de partage des eaux, de l'Yser vers le Nord, de la Lys vers le Sud et de l'Aa à l'Ouest, franchissant une ondulation d'environ 40^{m}, qui gagne vers l'Ouest en s'élevant toujours jusqu'à près de 100^{m} aux environs du plateau d'Helfaut. Nous entrons ensuite dans la plaine, où nous apercevons à gauche : Renescure et ses châteaux, puis Arques et enfin la tour de St-Bertin qui nous signale St-Omer où nous débarquons à 9 h.

Nous recrutons là quelques compagnons de voyage : entr'autres M. Arnaud, président de la Société de Géographie de St-Omer. Nous avons 40 minutes d'arrêt à dépenser, la majorité décide d'aller les utiliser en ville, tandis que quelques vaillants marcheurs, pour lesquels St-Omer n'a plus de secrets, veulent arpenter les 7 kilomètres qui se déroulent d'ici Wizernes. C'est un apéritif à dose respectable, mais les citadins recherchent volontiers la campagne. Ils partent aussitôt d'un pied léger, avides de savourer l'air pur de ces campagnes agrestes, où les salueront au passage les trilles bruyants ou le ramage mélodieux d'un Tityre emplumé, heureux dans son domaine qui l'abrite, le buisson du chemin.

Quant à nous qui ne connaissons pas cette grande tour, et les ruines que nous apercevons là-bas depuis longtemps, allons voir de près ces vieilles pierres d'un aspect plus morose que les prés fleuris, mais qui ont autant d'attrait pour qui les aime ; *trahit sua quemque voluptas.*

En sortant de la gare, nous traversons le canal et nous entrons en ville par la porte de l'Ysel, car St-Omer est fortifiée depuis longtemps comme le dit son histoire, reliée souvent à celle de nos Flandres dont les souverains la possédèrent longtemps. Elle est d'origine très ancienne, puisqu'une bourgade celtique en fut le berceau ; elle était bâtie sur la partie haute, encore nommée aujourd'hui Sithiu, où s'élevait une forteresse. Dès la pénétration du christianisme, fut fondé aussi le monastère de St-Bertin, au pied de cette colline sur les rives de l'Aa, peut-être à son estuaire. Là, se forma une autre agglomération, sans doute de commerçants, peut-être de pêcheurs, au fond d'un golfe marin devenu ensuite région lacustre. Sous l'impulsion du premier évêque du pays qui fut St-Omer, siégeant à Thérouanne au VIIe siècle, les deux groupes de Sithiu et de St-Bertin, se développèrent et formèrent la ville qui

plus tard reçut en même temps, le nom de St-Omer et les reliques de ce saint évêque. Bientôt les incursions des Normands, qui apparaissaient aussitôt qu'il y avait des richesses à piller, obligèrent à établir des fortifications dès le commencement du IXe siècle. Enfin en 902, le Comte de Flandre Baudouin II, dit le Chauve, construisit l'enceinte de murailles, qui, la première, engloba le château de Sithiu et l'abbaye de St-Bertin. La ville se trouva ainsi définitivement fondée et capable de défendre son existence.

Après la destruction de Thérouanne par Charles Quint en 1553, St-Omer devint évêché en 1559, suffragant de Cambrai ; aujourd'hui la ville fait partie du diocèse d'Arras. La population ne sait pas s'élever au delà de 23 à 24,000 habitants malgré le canal et la voie ferrée ; cela tient sans doute aux fortifications, mais surtout à l'absence de toute exploitation minière aux environs ; de plus, le sol est peu fertile dans la direction de Boulogne. La ville contient cependant de nombreuses manufactures de lingerie et de chaussure pour l'exportation, et des fabriques de pipes très importantes ; aussi y a-t-il une population ouvrière proportionnellement considérable.

Maintenant que nous savons un peu de quoi il s'agit, allons voir St-Bertin.

Laissons à gauche l'Arsenal, de 1786, agrémenté de bombes enflammées et à droite, la caserne de dragons, où s'escriment en ce moment les réservistes lillois ; mais arrêtons-nous devant cette statue de bronze plus grande que nature, représentant une femme du peuple campée dans une pose d'une énergie toute virile ; c'est Jacqueline Robins, l'héroïne audomaroise. Tenant une gaffe dans la main gauche, elle montre fièrement de la droite, avec un geste analogue à celui de Dupleix à Landrecies, le sol de la ville qu'elle a sauvée. A ses pieds, sont des tas de vivres et de munitions qu'elle a amenés sur une barque à travers les lignes ennemies, pour pouvoir défendre la ville assiégée par les coalisés en 1710, pendant cette guerre de la succession d'Espagne qui fut encore si désastreuse pour la France, malgré la victoire de Villars à Denain.

Sur le socle en pierre de Soignies, un grand bas-relief en bronze représente Jacqueline, sur une barque pesamment chargée, accomplissant ses voyages pleins de péripéties, pendant lesquels il lui fallut, dans plusieurs circonstances dangereuses, déployer autant d'intelligence que de courage. Derrière le piédestal, une plaque de marbre signale à l'admiration de ses concitoyens, cette femme d'obscure condition qui, par un jeu curieux des destinées humaines, se trouve être la trisaïeule de la femme de Carnot le Conventionnel, le grand-père du Président actuel de la République (1).

Ce monument, qui est l'œuvre du sculpteur audomarois Lormier, a été élevé en 1884.

En remontant un peu la rivière encaissée à notre droite, nous arrivons devant les ruines du monastère de bénédictins fondé au VIIe siècle par St-Bertin, en souvenir de la célèbre abbaye de Luxeuil où il était entré dans les ordres avant de venir prêcher dans le Nord. Il ne reste de ce monument, que la tour élevée sur le portail de l'Ouest, avec quelques arcades, des contreforts et des arcs-boutants qui s'y appuient. Le style est du gothique flamboyant, mais les sculptures rongées par le temps, attestent le manque d'entretien ; les statues des nervures du portail manquent, ou sont mutilées. Des fouilles faites par la Société des Antiquaires de la Morinie de 1830 à 1840 ont fait retrouver les traces de trois reconstructions succes-

(1) Voir la généalogie au bulletin d'Octobre 1888, p. 260.

sives de cette abbaye, où mourut le roi Chidéric III le dernier des Mérovingiens qui y fut relégué en 752. La tour date de la fin du XVe siècle, elle a 60^{m} de haut. Quelques uns d'entre nous gravissent à la hâte les 300 marches de l'escalier en pierres blanches qui présentent assez de difficultés. Beaucoup de ces pierres sont tellement usées et échancrées à la place du frottement des deux pieds, que les marches se confondent en formant une rampe dangereuse surtout vers le bas et vers le haut de l'escalier. De la plateforme qui paraît un plancher recouvert de plomb, on jouit d'un beau panorama, limité vers le sud et l'Ouest, par les collines crayeuses au pied desquelles coule l'Aa qui les longe. Au Nord et à l'Est, on aperçoit les monts sableux de Watten, de Cassel, etc., qui sont d'un âge plus récent, ils dominent comme des géants, la plaine verdoyante qui s'étend à perdre de vue, émaillée de clochers et de villages ; enfin à quelques kilomètres seulement, la forêt de Clairmarais, forme une grande tache d'un vert sombre, sur le bord des marécages à îles flottantes qui ont remplacé l'estuaire de l'ancien fleuve.

Nous n'avons pas le temps de nous attarder à ce spectacle, vraiment beau cependant, et descendant aussi vite que possible, nous terminons notre visite en faisant le tour des pelouses dans le square qui a remplacé le cloître ; nous remarquons en passant 25 petits jardins clos de murs qui, étaient anciennement cultivés par les moines et qu'on a conservés.

En quelques minutes nous regagnons la gare et un instant après nous roulons vers Wizernes, pour y visiter la fabrique de papier de Messieurs Dambricourt frères.

Nous dépassons la bifurcation d'Hazebrouck, ensuite celle d'Aire qui existe à Arques, puis la station de Blendecques et nous descendons à Wizernes vers 10 heures.

A notre demande d'autorisation de pouvoir visiter ses établissements, M. A^{dre} Dambricourt répondit par une invitation à déjeuner si gracieuse et si pressante qu'il fut impossible de la decliner. Il nous attend à la gare, à notre arrivée, et souhaite cordialement la bienvenue à notre groupe que lui présente M. Eeckman, le secrétaire général de notre Société.

En véritable industriel qui connaît la valeur du temps, il nous guide aussitôt vers ses usines ; nous apercevons à ce moment vers le pont de Wizernes, nos intrépides collègues qui arrivent pédestrement de St Omer, juste à point et sans encombre. Nous suivons tous alors un chemin longeant la voie ferrée de l'autre côté de laquelle s'élève, en une pente très raide, le plateau du camp d'Helfaut qui est à 97^{m} d'altitude, tandis que Wizernes n'est qu'à 20^{m} environ. Nous remarquons sur cette côte, plusieurs carrières de craie à ciel ouvert. Cette pierre tendre, est analogue à celle de Lezennes, elle a servi jadis, faute de mieux, aux constructions de St-Omer et des villages voisins ; exemple le clocher à fleurons de l'église de Wizernes ; maintenant on n'emploie plus que la pierre choisie, et encore pour des constructions légeres seulement : la plus grande quantité sert à faire de la chaux et on réserve les débris pour amender la terre en les jetant sur les champs.

La surface de ce plateau de craie est stérile, à peine y voit-on croître au printemps une herbe maigre et rare que la sécheresse fait disparaître, tandis que quelques touffes de bruyères persistent péniblement à vivre. A notre droite au contraire, nous voyons les luxuriantes prairies de la vallée de l'Aa, dont la richesse contraste vigoureusement avec l'aspect désolé du plateau qui n'est qu'à quelques mètres de distance.

Bientôt, déviant un peu à droite nous traversons la rivière, puis la cour de la grande fabrique, et ensuite le jardin dépendant de l'habitation de M. Dambricourt, pour gagner Hallines où se trouve la fabrique de papier à la forme ; le trajet de

20 minutes nous paraît court, grâce aux explications de notre cicerone et à la beauté du paysage. Les champs déjà verts, alternent avec les prairies couvertes de fleurs, où ruminent, nonchalamment couchés, de superbes bestiaux, heureux au sein de cette large abondance. Le ruisseau qui est à nos pieds, coule ses flots de cristal sur un lit de verdure et les bosquets qui croisent sur ses bords commencent à l'ombrager de jeunes guirlandes, fraîches, épanouies, remplissant l'air d'effluves printaniers. Qui croirait, que l'industrie que rien ne poétise, à choisi pour s'installer, un milieu si champêtre ?

Tout à coup apparaît le clocher d'Hallines, jusqu'alors caché par les arbres, et à un détour du chemin, nous nous trouvons à la porte de l'usine que la famille Dambricourt possède depuis 1834, pour l'avoir achetée à des anglais qui l'avaient fondée vers 1800. On n'y fabrique que du papier dit à la main, à la cuve ou à la forme ; il est fait seulement de chiffons blancs et collé à la gélatine.

En arrivant, nous apercevons les salles de triage et de coupage des chiffons que procurent les marchands en gros. Gardons-nous d'y entrer, dit notre guide, il pourrait nous en cuire ; les morsures cruelles de monstres minuscules nous feraient repentir de notre curiosité. Tout en frissonnant de la tête aux pieds à la pensée de ce danger, nous supposons qu'un vaccin spécial permet de s'y exposer impunément, car nous remarquons que les jeunes Artésiennes lacèrent gaiement à qui mieux mieux, au moyen de grands couteaux plantés obliquement dans leurs tables, des monceaux de linge blanc qu'elles réduisent en lanières. Batiste de duchesse ou d'hétaïre, guimpe de nonne et tissu grossier qui a senti battre le cœur du soldat, tout passe également sous le couteau destructeur, sans attention pour le roman du passé. Tout va à la même chaudière.

De ce mélange, par une sorte de transmutation qui n'est qu'apparente puisque ce n'est qu'un changement de disposition des fibres, sortira une nouvelle matière pour une existence nouvelle. Peut-être deviendra-t-elle carte géographique.

Nous parcourons toutes les phases de cette transformation, nous voyons tous ces chiffons déchiquetés, bouillis, lessivés, blanchis, émiettés, effilochés par des cylindres armés de lames tranchantes, en un mot, triturés de telle façon, que dans le dernier appareil, nous n'apercevons plus qu'une purée claire, un lait un peu épais, d'une blancheur éblouissante. C'est là qu'il fallait en venir, et la matière est à point. Elle arrive à mesure dans une grande cuve, devant laquelle est un ouvrier, *le puiseur* ; il plonge dans le bain une toile métallique tendue sur un chassis et recouverte d'un second chassis qui doit limiter les dimensions de la feuille qui se forme.

Par un habile coup de main, il tamise une quantité convenable du liquide pour faire déposer sur la toile une légère épaisseur de ses filaments qui s'entrecroisent d'autant mieux et forment comme un feutre d'autant plus solide, qne l'ouvrier est plus adroit à remuer le tamis. La transformation du chiffon tissé primitif en un nouveau chiffon feutré, homogène, est réalisée, la feuille de papier, d'un usage si général, est faite. D'autres ouvriers retournent le cadre entoilé sur un coupon de tissu de laine spongieuse, la feuille de papier s'y dépose on la recouvre d'un autre coupon d'étoffe sur lequel on pose une nouvelle feuille et ainsi de suite alternativement jusqu'à un nombre voulu, (25 feuilles je crois) un puiseur assidu à la cuve fait 4 à 5000 feuilles par jour. Un chariot porte alors le tas sous une presse hydraulique, l'eau s'écoule, et bientôt on peut retirer le papier déjà solide mais encore humide ; il porte les traces de la toile métallique et de l'étoffe, en même temps que le filigrane et la marque distinctive de la fabrication imprimés dans sa masse pendant sa formation. On le sèche à l'étuve, on le colle dans un bain de gélatine et d'alun, puis séché complètement, on le lisse et surtout on le glace par un cylindrage, s'il doit

servir à l'écriture. Cette opération ne se faisait pas jadis, aussi l'antique plume d'oie possédait-elle seule la souplesse nécessaire pour parcourir la surface bossuée du papier d'autrefois.

Voilà la vieille méthode de fabrication, tout se fait par l'eau et avec l'eau ; elle règne en maître dans tous les appareils et même alentour. Nous barbotons à volonté avec les ouvriers, sur les dalles et sur les planchers, autour des machines qui clapotent et ruissellent, mêlant, triturant, absorbant, rejetant, se transmettant sans cesse la matière qu'elles transforment. Depuis 500 ans, si la fabrication du papier à la forme se fait d'après le même principe, combien a changé d'aspect la route que parcourt le chiffon avant d'arriver à la cuve. Jadis, pour séparer plus facilement les fils, on le faisait fermenter pendant une dizaine de jours, d'où naissait un sérieux adversaire des senteurs balsamiques des champs et des bosquets d'alentour. Il fallait ensuite manipuler cette masse infecte, et le chlore n'existait pas. On la portait sous une série de maillets tapant dru et fort pour en faire la pâte qui allait devenir le lait de la cuve : liquide n'ayant de commun que la blancheur avec celui d'Amalthée. Au lieu de maillets, on employa parfois des meules pour réduire la masse en bouillie mais les moulins à papier d'autrefois ont dû céder aussi le pas aux cylindres effilocheurs d'aujourd'hui qui, tout en travaillant plus vite et mieux, ont assaini la fabrication en supprimant la nécessité de la fermentation. Le lessivage, le blanchiment au chlore, l'encollage à la cuve, etc., ont été perfectionnés à leur tour, de manière à mettre à la hauteur du progrès, cette vieille méthode conservée à cause de la solidité et de la qualité de ses produits, obtenues par un feutrage supérieur des fibres. Aussi le papier à la main est il recherché pour les actes, les contrats, les registres, destinés aux archives : en un mot pour tout ce qui doit être conservé, laissant l'autre aux œuvres qui ne durent que ce que vit une rose.

Le papier fut en usage en France, importé de l'Orient, dès le commencement du XIV[e] siècle. On en conserve quelques pièces qui sont antérieures à 1310. On ne tarda pas à en fabriquer en Italie : à Padoue et ailleurs. En France, ce ne fut que vers 1340 que les premières papeteries furent installées, à Troyes, à Essonnes et à Chauny. En Allemagne, la première fabrique de papier fut établie seulement en 1390 à Nuremberg. On ne travaillait à cette époque que le lin et le chanvre, le coton produit par l'Orient était rare alors en Europe : le papier n'en était que plus solide, il était toujours collé, même quand il était destiné à l'imprimerie, aussi pouvait-on orner les livres de dessins à la main et les enluminer sans préparation.

La grande quantité d'eau nécessaire pour la fabrication du papier (elle est évaluée à 1 hectolitre par kilo produit) a toujours et partout fait installer les usines sur le bord des cours d'eau que l'on utilise en même temps pour travailler la pâte et pour donner le mouvement aux appareils.

Ici on se sert du cours de l'Aa pour force motrice, mais comme au moment des grandes pluies, la nature argileuse ou marneuse du terrain rend les eaux très chargées de limon, on a dû chercher à remédier à cet inconvénient. On a creusé des puits artésiens jusqu'à une quarantaine de mètres en moyenne et on a réussi à avoir au moment des besoins, une eau non jaillissante mais très abondante, possédant la limpidité nécessaire pour obtenir une grande blancheur de la pâte. Il faut de plus pour qu'une marque de fabrication soit estimée, que cette blancheur persiste longtemps sans altération ; on doit donc éviter soigneusement toute trace d'oxyde de fer ou d'autre corps capable de jaunir ou de tacher plus ou moins rapidement le produit de première qualité.

Depuis longtemps, le papier de chiffons, solide et excellent pour l'écriture, mais relativement cher, a cessé de répondre suffisamment aux besoins si variés et si considérables du commerce et de l'industrie. Au développement prodigieux de la consom-

mation du papier depuis le commencement de ce siècle, il a fallu opposer une fabrication bien plus rapide que la forme, et en même temps capable d'absorber une matière plus commune que le chiffon. Les recherches ont fait inventer le procédé qui donne le papier dit à la mécanique que nous verrons tout à l'heure mis en œuvre dans l'usine aperçue, en arrivant, près de l'habitation de M. Dambricourt à Wizernes même.

Ce procédé date du commencement de notre siècle ; c'est Louis Robert, ouvrier à la papeterie d'Essonnes, qui inventa en 1799 la machine à fabriquer la feuille sans fin. Mais elle était imparfaite et fonctionnait mal ; il cherchait en vain à la perfectionner, quand Didot St-Léger se rendit acquéreur de son brevet; malheureusement, il ne put pas atteindre non plus le but si patiemment et si laborieusement poursuivi et il fut obligé d'aller chercher des ressources en Angleterre. C'est ainsi qu'il arriva que la première installation fut faite à Frogmore, comté d'Hertford, en 1803, d'une fabrication inventée en France, par un Français, tandis qu'on ne l'établit chez nous qu'en 1811. On ne construisit en France des machines à papier sans fin, qu'en 1815 seulement, la première fut faite à Paris par le mécanicien Calla.

Tout en causant papier, nous voici de retour à Wizernes, à l'usine qui est l'œuvre de la famille Dambricourt et cette fois-ci nous y entrons. Elle a été bâtie en 1856, on y travaille aussi de la pâte de chiffons, mais surtout de la paille, du bois mécanique et du bois chimique. On fait avec ces matériaux, des mélanges divers, selon la qualité de papier que l'on doit produire : soit du papier à écrire ou à imprimer, soit du papier à journaux soit aussi des papiers de couleur, bulle, gris, etc. Ces diverses sortes constituent la fabrication habituelle de cette usine.

Nous pénétrons d'abord dans l'atelier où l'on coupe la paille dont on consomme une quantité considérable ; nous la voyons monter toute hâchée au premier étage par une chaîne de godets qui la portent dans des chaudières. Là, elle bout longtemps avec une lessive de soude qui détruit tous les sucs végétaux et permet d'isoler la cellulose pour en former une pâte brune, qu'on décolore ensuite en la triturant dans un certain nombre de grandes citernes. Elle passe de là, dans une série de laveuses cylindriques en toile métallique qui tournent dans des bacs ; puis on opère un blanchiment presque complet ; toutes ces opérations se font toujours à grande eau. On fait alors des feuilles épaisses presque blanches, destinées à être mélangées avec de la pâte de bois indigène que nous examinons plus loin et avec de la pâte du bois du Nord, en feuilles percées d'une quantité de trous du diamètre d'une pièce d'un franc : question de tarifs de douane, car on la reçoit de l'étranger toute fabriquée. Le mélange de ces diverses pâtes est traité par l'eau dans une série d'appareils qui triturent, lavent, achèvent de décolorer toutes ces matières, et finalement en font un lait, analogue à celui déjà décrit, qui se rend dans un grand réservoir. C'est alors que la fabrication change le plus complètement.

Nous pénétrons dans la longue salle où se trouve une double installation de ces machines à papier sans fin qu'on a perfectionnées plusieurs fois depuis 80 ans. La pâte liquide arrive dans une grande auge, elle est remuée par des agitateurs ; les parties les plus grossières en sont séparées, puis elle coule, en une nappe mince et régulière, sur une fine toile métallique sans fin, d'environ 1^{m} de large et d'une assez grande longueur, se mouvant sur deux rouleaux d'une manière constante en oscillant légèrement. La pâte laiteuse, en tombant, est tamisée par la toile ; celle ci laisse couler l'eau et retient les fibres qui s'étalent en une couche continue, mince, régulière et bien feutrée. Cette couche c'est le papier. Aussitôt formé, il est entraîné par le mouvement de la toile, jusqu'à l'endroit du deuxième rouleau ; là il est déjà égoutté et possède assez de cohésion pour passer sur une étoffe de laine qui le conduit sur un cylindre métallique chauffé par la vapeur. Par la dessication , la consis-

tance se développe toute entière et la feuille est faite, ou plutôt la partie dont nous nous occupons, puisque c'est un ruban continu qui se forme. Nous la voyons sortir alors sur une table où elle se découpe régulièrement sur les bords, puis va s'enrouler en une longueur déterminée et se glacer s'il y a lieu par un cylindrage. Le papier se fait, subit toutes les opérations et se termine sans quitter la machine; il en sort, en gros rouleaux, tout prêt à l'usage.

Pendant qu'on observe la naissance de cette large nappe qui s'allonge, et s'allongera sans cesse pendant des heures, des jours et des années, on calcule facilement sa surface et sa valeur intrinsèque, mais quel sphinx pourrait dire le prix qu'elle aura acquise quand des flots d'encre auront flétri sa blancheur immaculée, car elle est destinée à l'imprimerie. Elle va servir à fixer les écarts les plus fantasques de la folle du logis, aussi bien que les idées les plus saines et les plus sérieuses; issue, jadis du moins de la matière, abjecte souvent, usée toujours, du chiffon de toutes les provenances, elle peut aspirer à toutes les gloires, mais craindre la plus vile destinee. On pourrait lui appliquer, avec raison, une appréciation d'Ésope parlant de la langue : pénétrant, là même où la parole ne peut arriver, elle est pour la société un immense bienfait ou une plaie lamentable, selon la disposition des lettres et des mots dont elle sera couverte. Que sera celle que nous voyons? Peut-être le bulletin que vous lisez, cher Collègue, car l'imprimerie L. Danel s'alimente en partie à Wizernes. Ces réflexions pourraient durer longtemps mais nous ne sommes pas ici pour faire de la métaphysique ni aucune espèce de philosophie, nous sommes des géographes faisant une reconnaissance dans le domaine de l'industrie et du commerce de la contrée. Revenons donc à l'usine : — Avec ces machines un ouvrier fait plus d'ouvrage que trente et cependant la production ne chôme pas; les journaux consomment immensément de ces papiers en rouleaux pour leurs presses Marinoni; celui que nous voyons faire est trop lourd, il est destiné au livre. Par le réglage du débit de la pâte, on fait du papier qui ne pèse que 50 gr. le mètre carré, tandis que d'autres pèsent jusqu'à 180 gr.

Nous visitons ensuite à la hâte les étuves, les ateliers de découpage en feuilles, de triage, de mise en rame et de paquetage.

Le papier à écrire est encollé dans la masse, ce qui permet le grattage sans l'emploi de la sandaraque; il y a plusieurs système pour faire cette opération, on y emploie la résine, l'alun, la fécule, etc. Nous voyons aussi diverses machines pour glacer et satiner les papiers; puis voici une petite machine à vapeur anglaise, à cylindre horizontal et à piston actionnant le tiroir d'une manière intéressante Nous traversons la salle des machines, puis celle des générateurs; ils sont là une dizaine, accroupis, nous lançent au visage leur haleine embrasée; nous nous hâtons de fuir, regardant au passage la salle des économisateurs Green et nous descendons dans la cour.

Le temps nous manque, car il y aurait bien d'autres constructions à visiter dans cet immense établissement où la force motrice hydraulique varie de 400 chevaux en hiver et 200 en été et où la vapeur met en outre en mouvement 25 machines qui actionnent la fabrication proprement dite, l'atelier de réparations, etc.

Quant aux produits dont j'ai cité la qualité, nous pourrons les voir à l'Exposition, au 1er étage, dans la section des Arts libéraux, classe 10, sur le pignon vers la Seine. La papeterie dite de St-Omer est très connue, elle tient une place très honorable auprès de ses anciennes et puissantes rivales d'Essonnes, des Charentes, de l'Isère, etc. C'est à Ste-Marie (Seine-et-Marne) que se fabrique le papier des billets de banque. Ce sont les États-Unis qui ont la production la plus considérable; ensuite vient l'Angleterre qui a une fabrication spéciale dont elle exporte les produits puis la France qui, avec ses trois cents et quelques fabriques, reste bien loin en arrière.

Il y a près de deux heures que M. Dambricourt, qui s'est réservé la mission fati-

gante de tout nous expliquer, nous initie à la fabrication du papier, quand nous prenons le chemin de son habitation. Traversant le jardin, la serre et gravissant le perron, nous sommes reçus avec une affabilité exquise par Mme Dambricourt et sa famille ; elle veut bien nous considérer comme des voyageurs et nous met gracieusement à l'aise pour nous permettre de prendre un peu de repos bien gagné. Mais un de nos plus jeunes collègues nous réclame bientôt ; la jeunesse est sans pitié ! Il nous réunit sur le perron, devant un engin dont il braque sur nous le tube menaçant; heureusement, ce n'est pas pour nous détruire, au contraire, il désire conserver un souvenir de notre excursion en photographiant notre groupe. M. et Mme Dambricourt, qui ont toutes les complaisances, veulent bien s'associer à son idée et en décupler le mérite, en se plaçant au premier rang.

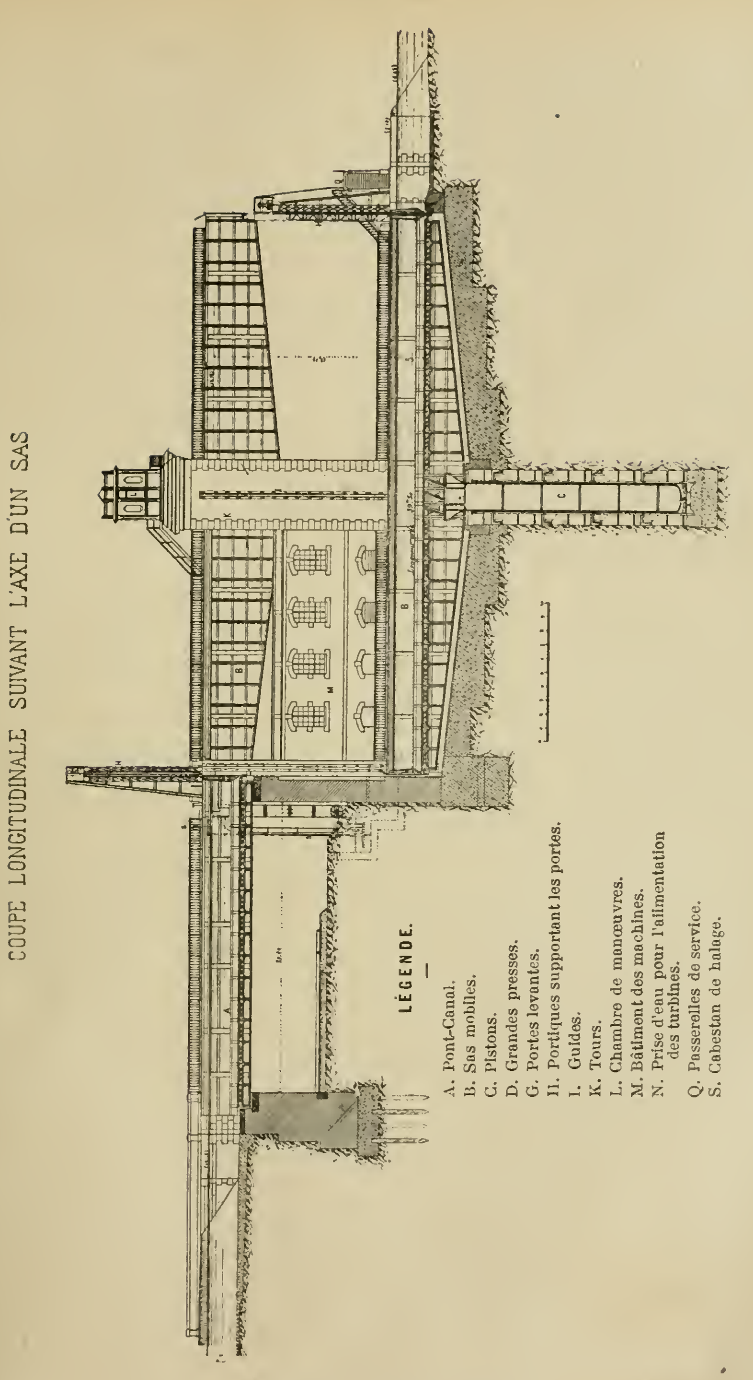
La chose faite, on nous introduit dans la salle à manger, où sur la table ornée de corbeilles de fleurs, au milieu des cristaux, de nombreux flacons où étincellent l'or et le rubis prouvent que nous ne serons pas traités en anachorètes. Nous faisons honneur au menu en vrais touristes; nous attaquons avec ardeur les plats de résistance et le cliquetis des armes prouve que le combat est acharné. Mais la victoire nous reste et bientôt au dessert, le champagne coule à flots dans nos coupes qu'il couronne de son écume frémissante. Alors M. Eeckman se lève pour exprimer à M. et Mme Dambricourt, d'une façon sincère et persuasive, *pectus est quod disertum facit*, cnmbien nous sommes flattés de leur réception si gracieuse et si sympathique. La Société de Géographie de Lille est habituée à être reçue avec beaucoup de courtoisie et d'empressement, mais aucune visite industrielle ne pourra lui laisser un plus agréable souvenir que celle de la papeterie de Wizernes.

Avec un amphitryon comme M. Dambricourt, aussi aimable que magnifique, on pourrait facilement oublier l'heure à table, mais les délices de Capoue, eux-mêmes, ne sauraient retenir des Géographes en tournée scientifique. Il est 2 h. 15 nous buvons chaud notre café, nous allumons un cigare amicalement offert et en route pour les Fontinettes.

Nous prenons tous personnellement congé de M. et Mme Dambricourt en leur témoignant combien nous apprécions l'hospitalité amicale qu'ils nous ont offerte, puis nous nous dirigeons vers la gare où nous arrivons en quelques minutes.

L'Ascenseur hydraulique des Fontinettes.

Un quart d'heure après, le train nous déposait à Arques et à trois heures nous étions devant l'ascenseur hydraulique, sur les bords du canal de Neuffossé construit en 1754 en utilisant l'ancien fossé, creusé comme limite défensive de ses Etats par le comte de Flandre Baudouin V vers 1050. Ce canal joint la Lys à l'Aa, entre Aire et St-Omer, c'est-à-dire les ports de Calais, de Gravelines et de Dunkerque à tout le réseau navigable du nord de la France et à celui de la Belgique. De là, le transit considérable qui s'élève actuellement à près de 13,000 bateaux par an sur ce canal, et la nécessité de parer à l'encombrement continuel causé au lieu dit « *les sept écluses* » par les cinq sas consécutifs établis pour franchir le seuil des Fontinettes où se trouve une chute de 13 m. 3 (les deux attitudes sont 20 mètres et 7 mètres en chiffre rond). L'éclusage d'un bateau y dure environ deux heures et il fallait souvent attendre pendant plusieurs jours son tour de passage, car, pour permettre l'entrée de plusieurs bateaux en même temps dans les sas successifs, on avait affecté un jour à la montée et le suivant à la descente. De plus, ces sas n'ont qu'une longueur utile



Cliché dû à l'obligeance de M. Gruson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Nord et du Pas-de-Calais.

d'environ 35 m., et sont impraticables aux nouveaux bateaux de 300 tonnes qui atteignent jusqu'à 38 m. 50 de longueur.

On cherchait à remédier à toutes ces entraves, quand en 1881, l'administration des ponts et chaussées décida la construction aux Fontinettes, d'un ascenseur hydraulique, analogue à celui d'Anderton, établi pour des bateaux de 80 à 100 tonnes seulement, sur le canal de Trent et Mersey (Angleterre) et imaginé par M. Edwin Clarck, ingénieur anglais. Cet ingénieur présenté par M. Bertin, alors ingénieur en chef des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, dressa l'avant-projet sur lequel furent commencées les études définitives.

Pendant ce temps, M. Gruson, aujourd'hui ingénieur en chef du département succéda à M. Bertin. A lui était réservé l'honneur d'exécuter, avec le succès qu'on connaît, malgré des difficultés de toute sorte, l'œuvre colossale qui a attiré depuis lors un si grand nombre de visiteurs des plus compétents et plus éminents, dont hier encore, M. Carnot, président de la République. Dans la construction de cet engin puissant qui doit supporter des charges de 1.500.000 kilos, M. Gruson avait sous ses ordres des collaborateurs pleins de mérite : M. Cètre, ingénieur ordinaire à St-Omer, qui conserve la direction de l'œuvre achevée et MM. Delachienne, Charton et Massin conducteurs des travaux, qui ont su soutenir l'exécution à la hauteur de la conception.

Ces préliminaires posés, voyons l'aspect que nous présente l'ascenseur à première vue.

En amont, est une puissante culée de maçonnerie de $3^{m},50$ d'épaisseur qui retient en même temps, les rives, le lit et les eaux d'une dérivation du canal qu'on a amené jusque-là en lui conservant dans des remblais son niveau élevé.

La voie ferrée de St-Omer à Aire et à Boulogne passe au pied de cette culée, et ce n'a pas été un des moindres mérites des ingénieurs qui dirigeaient la construction, que de savoir ménager le service de cette ligne, au milieu de pareils travaux, dans des terrains sableux, de consistance relativement faible. De l'autre côté de la ligne, se trouve le mur de chute, autre culée importante de maçonnerie, de la même hauteur que la précédente mais ayant sa base visible jusqu'au niveau des quais inférieurs.

Ces deux massifs supportent un pont-canal à deux voies passant au-dessus du chemin de fer ; entre elles, outre une partie vide, il y a une bâche pour la prise d'eau produisant la force motrice. En amont, ces deux voies s'ouvrent dans le bief de dérivation creusé sur la droite de l'ancien canal, près des sept écluses (il n'en reste que six il semble que la septième qui n'existe plus devait alimenter une prise d'eau pour alimenter Arques ; celles qui restent fonctionnent toujours comme nous le voyons). En aval, les voies sont closes chacune d'une porte étanche qui peut s'ouvrir verticalement ; ce n'est véritablement qu'à ces portes des ponts, que commence l'ascenseur.

Il nous apparaît comme un assemblage de deux grands bacs en fer, de forme voulue, contenant chacun un bateau flottant : ils sont fixés en équilibre par le milieu, chacun au sommet d'une grosse colonne qui se meut verticalement avec le bac qu'elle porte. Ce mouvement des deux bacs est lié et inverse comme celui des deux plateaux d'une balance à fléau inférieur. Pour guider le mouvement et assurer la stabilité de l'appareil, les deux bacs manœuvrent entre trois grosses tours carrées en maçonnerie. Quand un bac arrive au niveau du bief supérieur, l'autre est au niveau du bief inférieur, les bateaux qu'ils contiennent en sortent et sont remplacés par deux autres, puis le mouvement recommence, mais en sens inverse pour chaque bac.

En apparence voilà une opération très simple à suivre, nous allons voir de près le fonctionnement.

Nous nous dirigeons vers la grande tour, et grâce à la lettre d'introduction accordée par M. Gruson, l'ingénieur en chef du département, toujours plein de bienveillance pour notre Société, nous sommes reçus par M. Delarasse, agent des établissements Cail qui veut bien nous donner quelques explications en l'absence de M. Cètre, ingénieur et de M. Massin, conducteur des ponts et chaussées, qui ont l'ascenseur dans leur service, mais qui sont retenus ailleurs en ce moment.

Nous visitons la tour centrale où est le mécanicien du fonctionnement des sas et en haut de la cabine vitrée du chef de manœuvre qui seul met en mouvement les sas et toutes les parties accessoires. Nous effectuons nous-mêmes, une ascension et une descente, qui sur un bateau, les craintifs, qui sur les passerelles des sas; les aguerris. Nous nous apercevons que quand un sas est au bas de sa course, il s'enfonce dans une cale maçonnée, de même forme que lui; il représente à nos yeux un tronçon de canal, fermé à chaque bout, et à double fond. Des passerelles, des quais, des escaliers mettent toutes les parties de la construction en communication; sur le mur de chute, au-dessus des deux voies du pont-canal, sont deux portiques en fer qui servent à la manœuvre des portes levantes; il y en a deux semblables en aval sur le mur de fuite et auprès se trouve une longue passerelle aussi en fer qui joint les deux rives du canal. — Maintenant que nous connaissons l'aspect de l'ascenseur à première vue, voyons d'une manière un peu plus scientifique mais aussi succintement que possible, quels sont les appareils qui servent à effectuer cette *basculade* si simple par elle-même mais si compliquée quand il faut assurer une sécurité complète à une pareille échelle d'exécution.

Du principe d'Archimède, bien connu de tous, il résulte qu'un vase, contenant de l'eau maintenue à un niveau constant, conserve un poids également constant, quelque soit le poids d'un corps qu'on y ajoute, pourvu que ce corps flotte. Les deux sas de l'ascenseur sont des vases remplissant ces conditions, il s'en suit qu'il n'y a à manœuvrer que deux poids constants et égaux quand même l'un des sas ne contiendrait pas de bateau; il y a dès lors un système économique à employer, c'est celui du contrepoids de deux travaux utiles s'effectuant en même temps et en sens inverse. Pour le mettre en œuvre, on a appliqué une espèce de presse hydraulique se composant de deux cylindres et deux pistons de dimensions complètement identiques, réunis par une conduite munie d'une vanne qui permet d'arrêter la marche à tout instant. C'est une véritable balance hydraulique dont chaque plateau, qui est un piston portant un des sas fixé à sa tête, peut être animé d'oscillation qu'on communique à son gré en introduisant du côté qui doit descendre une surcharge d'eau calculée.

La description suivante des différentes parties de l'œuvre avec leurs dimensions permettra de juger exactement de leur importance :

La dérivation d'amont a un mouillage de $2^m,20$ sur une largeur au plafond de $17^m,95$; elle a un fond de béton pour éviter les infiltrations dans les terres rapportées du remblai, lequel a jusqu'à 12^m de hauteur et est consolidé vers la culée par de puissants éperons en pierre de Tournai. Il y a une écluse de garde de 6^m d'ouverture à la jonction du déblai et du remblai à l'amont de la dérivation. Le pont-canal qui la termine en aval, a $20^m,80$ de portée.

Chaque sas mobile a une longueur de $40^m,35$ dont $39^m,50$ utilisables et une largeur de $5^m,60$; la hauteur minima de l'eau et de $2^m,10$; les abouts sont garnis de portes levantes. Le fond est plat et posé sur un bâtis qui est relevé vers les extrémités pour posséder une forme qui assure la rigidité; les hauteurs extrêmes des poutres de côté ont $5^m,50$ au milieu et $3^m,50$ aux extrémités : ces côtés sont surmontés de passerelles de service.

Les cales sèches, dans lesquelles s'emboîtent les sas descendus, sont séparées par

un massif de $5^m,20$ de large portant au milieu de sa longueur, la tour centrale de même largeur. Chaque cale se termine en amont contre le mur de chute, et une porte levante étanche en ferme l'extrémité d'aval. Le fond qui épouse la forme du sas et se compose de deux plans inclinés vers le centre est en béton de 2^m d'épaisseur.

Au milieu de chaque cale a été creusé *un puits* cuvelé en fonte de 4^m de diamètre dont le fond est à près de 25^m au-dessous du plan d'eau du bief d'aval. Ces deux puits contiennent les *deux presses* qui ont $15^m,682$ de haut et $2^m,078$ de diametre intérieur. Elles reposent sur des massifs de béton de ciment de $4^m,25$ de diamètre. Elles sont composées d'une centaine d'anneaux en acier laminé sans soudure, de $0^m,155$ de hauteur et de $0^m,06$ d'épaisseur, empilés et emboîtés à une épaisseur, par un joint de $0^m,005$ de hauteur.

Une chemise intérieure et continue en cuivre de $0^m,003$ d'épaisseur assure l'étanchéité. La rigidité de chaque cylindre est obtenue à l'aide de cornières verticales reliées en bas à un poutrelage hexagonal établi sous la presse et en haut à une collerette entourant le cylindre ; quatre entretoisement supportant des planchers et s'appuyant sur le cuvelage du puits complètent le système. Le vide laissé entre une presse et son puits permet de surveiller et au besoin de réparer l'appareil. Le fond de la presse est une plaque de blindage de $2^m,25$ de côté. En haut le joint du piston est en caoutchouc garni de cuivre.

Les *deux pistons* sont en fonte, ils ont $17^m,23$ de longueur totale; un diamètre extérieur de 2^m et une épaisseur de $0^m,07$. Ils sont formés de tronçons de $2^m,80$ de haut portant des brides intérieures boulonnées qui les relient. Une feuille de cuivre annulaire, serrée entre deux tronçons consécutifs, assure l'étanchéité de chaque joint. Au sommet une pièce de fonte emboîtée forme un chapiteau qui pèse 16,000 kil. et porte le sas. Le piston complet pèse environ 70,000 kil.

La *conduite de communication* des presses est en fer, elle a $0^m,25$ de diamètre intérieur, mais actuellement par mesure de sécurité on a réduit la section d'environ 2 5 par des valves intérieures. Elle part du fond de chaque cylindre remonte jusqu'en haut du puits et traverse horizontalement le massif sous la tour centrale. Là se trouve la vanne et aussi deux tubulures reliées à deux distributeurs logés dans la chambre des machines, qui permettent de laisser échapper l'eau des presses, ou d'y introduire de l'eau sous pression pour rectifier les positions des sas, les mettre au repos tous deux dans leurs cales et ensuite les remettre en marche.

Pour éviter toute *déviation de la position des sas*, ils sont guidés en amont le long du mur de chute et au centre par des sabots en acier embrassant des glissières en fonte faisant saillie verticalement le long des trois tours.

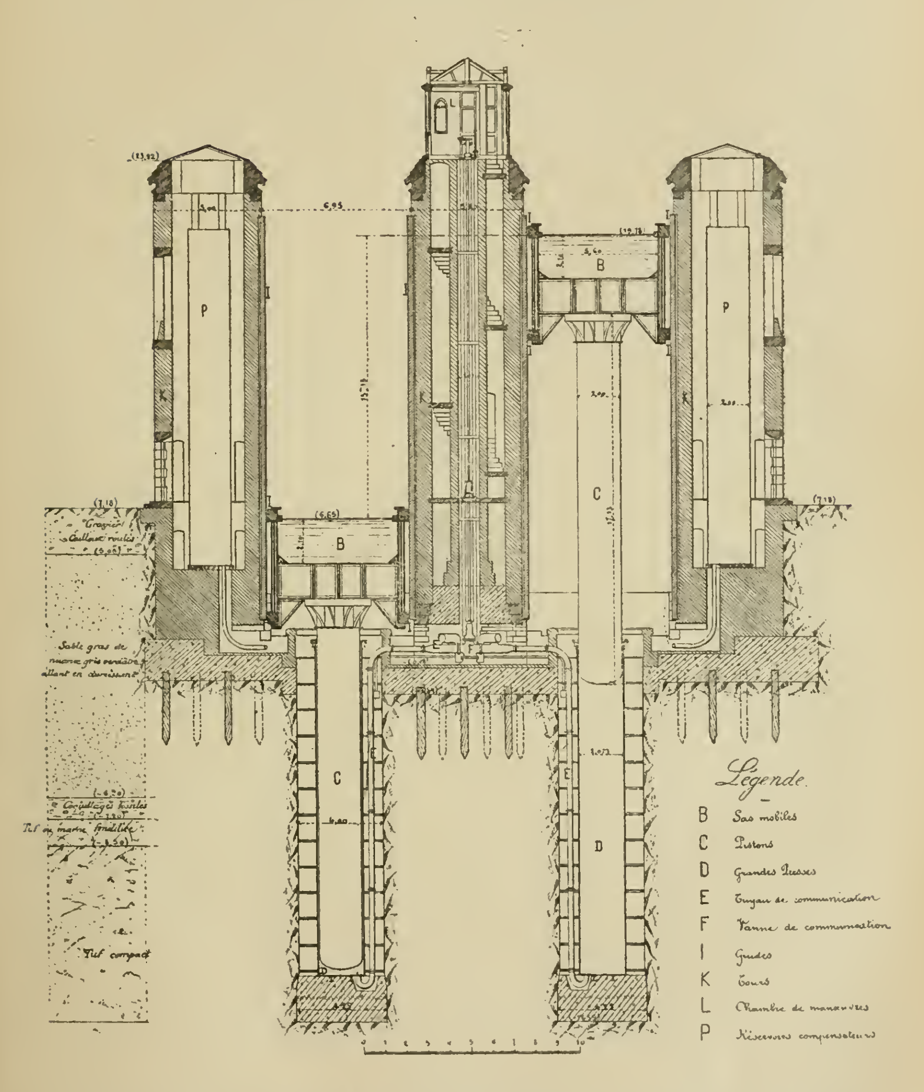
Ces *tours* dont la solidité garantit le fonctionnement vertical et l'équilibre des sas, sont soigneusement et fortement construites en brique et en pierre sur des assises de béton faites sur pilotis. Les sas sont libres, isolés et sans guides en aval.

Les deux tours latérales contiennent des réservoirs cylindriques en tôle d'un diamètre de deux mètres égal à celui des pistons des presses ; ce sont *les compensateurs* joints chacun au sas correspondant par un tuyau articulé. Dans le projet, ils devaient réduire la dépense d'eau en compensant la différence de poids de la colonne d'eau dans les presses pendant la manœuvre. On s'abstient ordinairement d'en faire usage.

Entre les portes levantes des sas et celles correspondantes des biefs en amont et en aval, existe un jeu de $0^m,045$ qu'on remplit d'eau, au moment de lever les portes, par des ventelles percées dans ces portes.

L'étanchéité entre l'extrémité d'un sas et l'ouverture du bief correspondant est obtenue par une sorte de longue poche en caoutchouc qui garnit tout le joint et qu'on

COUPE SUIVANT L'AXE TRANSVERSAL DE L'ASCENSEUR.



Cliché dû à l'obligeance de M. Gruson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Nord et du Pas-de-Calais.

onfle par de l'air comprimé à une atmosphère et demie ; des ressorts protègent ces caoutchoucs.

Les quatre paires de portes, qui se manœuvrent toujours par paires reliées par des crochets, sont levées pour le passage des bateaux, jusqu'à une hauteur de 3m,70 au-dessus du niveau de l'eau par des appareils hydrauliques à contrepoids, établis sur les portiques en fer construits sur le mur de chute et sur les bajoyers du canal de fuite.

C'est de la cabine qui est en haut de la tour centrale que le chef de manœuvre, dominant tout l'appareil et communiquant par des porte-voix avec les mécaniciens et tous les hommes sous ses ordres, opère la manœuvre principale : celle de la vanne des presses et de leurs distributeurs. Il a seul la direction de l'appareil et il réside à Arques, mais le téléphone le met en communication immédiate avec l'ingénieur de St-Omer.

Dans la tour centrale se trouvent les machines actionnées par la force motrice qui est dans la machinerie.

La machinerie, bâtiment construit entre les deux cales, en amont de la tour centrale avec lequel il communique, comprend *deux turbines* mues par l'eau arrivant par une chute de 13m de la bâche qui est entre les deux voies du pont-canal.

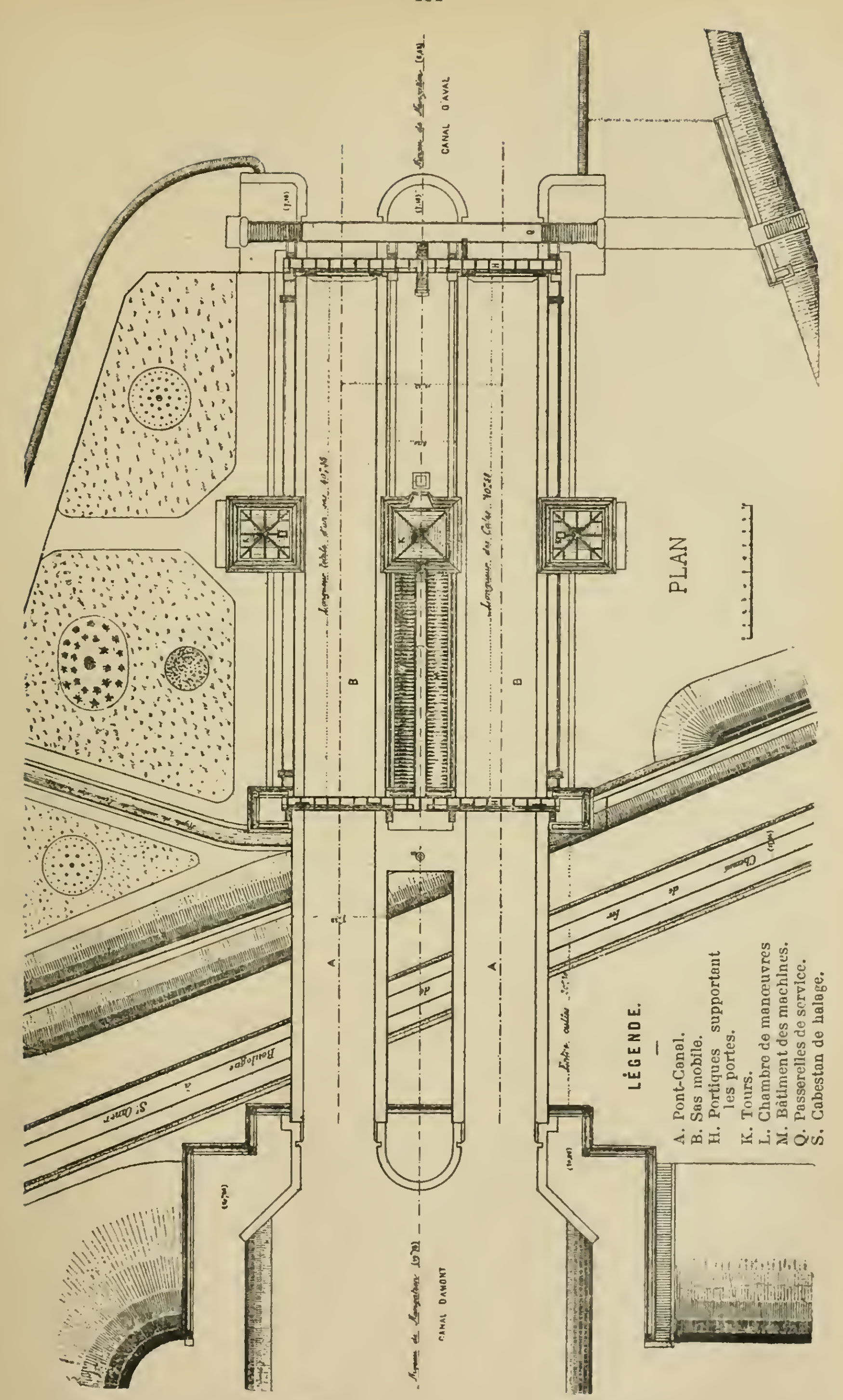
L'une de ces turbines, de la force de 50 chevaux, actionne quatre pompes de compression à double effet qui mettent en charge un *accumulateur* de 1,200 litres et servent à fouler dans la presse l'eau qui doit élever un des sas pour commencer le fonctionnement lorsqu'ils sont descendus tous deux. L'autre turbine, de 15 chevaux, actionne le *compresseur d'air* qui sert à gonfler le point des sas et met aussi en mouvement la pompe centrifuge d'épuisement des cales, pour enlever l'eau provenant des infiltrations, des pertes, des fausses manœuvres et celle d'entre les portes. Quand le bief d'amont est en chômage c'est une petite machine à vapeur, du type à pilon qui actionne ces pompes.

La pression dans chaque grande presse est de 25 atmosphères, le poids moyen qu'elle doit soulever étant d'environ 800 tonnes pour l'eau, le piston, le sas et son contenu.

Le montage des grandes presses et des pistons a été fait d'une manière ingénieuse : On a assemblé les sas sur des échafaudages à une hauteur convenable, exactement dans leur position de manœuvre au-dessus de la cale, on a laissé vide le centre de leur fond, juste au-dessus du puits de presse, avec un treuil roulant on a amené et descendu en place dans le puits, toutes les pièces et on en a fait les joints à mesure. On a essayé la presse à 54 atmospheres avec une pompe à bras, lorsqu'elle a été terminée. On a alors monté de la même manière le piston par portion ; on a posé la pièce du fond la première à la surface de l'eau dont on avait rempli la presse, on y a ajouté un anneau et on en a fait le joint, puis on a descendu les deux pièces au-delà du joint en laissant écouler une partie de l'eau. On pouvait ainsi vérifier à mesure l'étanchéité de chaque joint dont l'assemblage se faisait successivement et de la même manière.

Le piston achevé on l'a monté avec la pompe foulante jusqu'au sas que l'on avait terminé et on l'y a boulonné. On a alors soulevé le tout pour démonter l'échafaudage et on a pu descendre juqu'au fond de la presse, le piston entraînant le sas au repos dans sa cale.

Maintenant que nous connaissons l'ascenseur dans toutes ses parties, nous pouvons en comprendre la manœuvre que nous avons observée et après la description en voici l'explication. — La vanne de la conduite des presses étant fermée, un sas étant en haut et l'autre en bas dans sa cale, celui-ci est à niveau du bief inférieur et contient 2m,10 de hauteur d'eau ; l'autre, qui contient aussi 2m,10 d'eau est monté de



Cliché dû à l'obligeance de M. Gruson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Nord et du Pas-de-Calais.

façon à avoir son niveau à $0^m,30$ plus bas que le niveau de l'eau du bief supérieur. En ouvrant la conduite d'air comprimé, on forme les joints entre chaque sas et le bief contre lequel il se trouve, on accroche la porte du bief à celle du sas : on ouvre la ventelle pour remplir d'eau l'espace vide entre elles deux ; puis l'appareil hydraulique à contre-poids de chaque portique soulève ensemble les deux portes liées qui à chaque sas font la communication avec le bief correspondant ; enfin on introduit le bateau qui doit passer.

Jusqu'à présent, cette dernière opération se fait à bras d'homme, mais si le bateau est grand et fort chargé, il y a une contre-poussée due à la grande masse d'eau déplacée dans un si petit espace et l'introduction est fort lente ; pour remédier à cet inconvénient, on est en train de construire deux cabestans hydrauliques d'une force suffisante pour rendre cette opération plus active. — L'entrée terminée, on descend les deux portes à chaque communication, on ferme les ventelles et on dégonfle les joints de caoutchouc. Mais en prenant son bateau, le sas qui est en l'air a conservé en même temps une couche d'eau de $0^m,30$ en plus de ses $2^m,10$, en se nivelant avec le bief d'amont ; c'est un poids d'environ 65 tonnes qu'il a embarqué puisque le bateau ne compte pas. Aussitôt qu'on ouvre la vanne de la conduite de communication des deux presses, il descend, entraîné par ce poids augmenté de 41 tonnes, celui de la colonne d'eau de sa presse, eau qui occupe la place du piston entièrement soulevé. Le total de la force de descente au début est donc de 106 tonnes ; cette force va en décroissant et à la fin de la descente, au lieu d'être la somme, elle n'est plus que la différence du poids de 65 tonnes resté le même et de celui de 41 tonnes, le poids de la colonne d'eau passée de la presse où le piston est descendu dans celle où il est monté et où elle contrarie le mouvement au lieu de l'activer.

Cette différence est une force de 24 tonnes nécessaire et suffisante pour vaincre les résistances passives et les frottements. Le mouvement va donc en ralentissant depuis le début jusqu'à la fin de la manœuvre, où la force est alors presque nulle, ce qui est utile pour empêcher : le sas qui monte de s'élever trop haut par la force d'impulsion donnée par un mouvement trop accéléré, et le sas qui descend de venir buter contre la cale ; en un mot une dislocation. Une vitesse trop grande serait une cause permanente d'accidents ; on a quand même installé des soupapes automatiques qui en s'ouvrant empêchent l'ascension de se faire au-delà du but où on l'arrête en fermant la vanne. On peut corriger, dès l'arrêt, et même après la levée des portes, la position des sas, la vanne restant fermée, au moyen des distributions des presses qui introduisent de l'eau comprimée ou en enlèvent.

L'oscillation des sas terminée, celui qui vient de monter, se trouve arrêté lorsqu'il a son niveau d'eau de $0^m,30$ plus bas que celui du bief supérieur contre lequel il se trouve, et le sas qui vient de descendre a le sien à $0^m,30$ plus haut que celui du bief inférieur. Alors on forme les joints, on lève un peu les portes pour égaliser les niveaux de l'eau des sas et des biefs, puis on les ouvre tout à fait et les deux bateaux sortent, leur saut de 13^m est effectué, deux autres les remplacent pour tenter d'en faire autant.

Toute une manœuvre qui durait au début 30 minutes n'en dure plus que 25 et après l'installation des cabestans elle ne durera plus que 20 minutes, en moyenne bien entendu puisqu'un petit bateau vide ne met que 13 minutes pour entrer et sortir, tandis qu'un grand bateau chargé en met jusqu'à 38. L'ascension et la descente d'une manœuvre se fait en 5 minutes, elle pourrait se faire en 3 minutes mais par mesure de sécurité, la conduite de communication n'est pas entièrement ouverte. Bientôt on pourra passer 80 à 90 bateaux par 15 heures de travail, tandis que les 5 écluses qui du reste fonctionnent encore n'en débitaient que 40 par 24 heures de travail ininterrompu. On peut mettre le sas en cale pendant la nuit par

mesure de sécurité en ouvrant les distributeurs ; on le fait toujours pendant l'hiver pour pouvoir vider tous les tuyaux de crainte de la gelée. — Le matin on remonte un des sas directement par le jeu des 4 pompes.

Le coût ds passage qui est entièrement gratuit, se réduit aux frais de traction pour entrer et sortir les bateaux ; on paie 0 fr. 01 à la tonne pour la remonte et 0 fr. 005 pour la descente.

Les travaux de construction de l'ascenseur ont été commencés à la fin de l'année 1883 ; on a essayé l'appareil en novembre 1887 ; il a été mis en service le 20 avril 1888 et inauguré le 8 juillet suivant par le Ministre des Travaux publics, M. Deluns-Montaud. Pendant les 12 premiers mois d'exploitation, terminés vers l'époque de notre visite, il a passé par l'ascenceur 8233 bateaux portant 1.145.000 tonnes.

On peut voir un modèle de l'ascenseur à $0^m,05$ par mètre $\left(\frac{1}{20}\right)$ à l'Exposition Universelle au pavillon du Ministère des Travaux publics à droite du Trocadéro.

La maison Cail a exposé près de la galerie des machines, contre un mur, le modèle au tiers d'un piston installé d'une façon intéressante.

L'ascenseur des Fontinettes, a coûté plus cher qu'il ne coûterait aujourd'hui à construire sur un canal neuf, à cause de sa positiou commandée dans un terrain de grande valeur, avec un chemin de fer à franchir, une dérivation à établir dans un remblai élevé, des fondations considérables à exécuter à une très petite distance du canal dans un terrain déjà trop meuble et très perméable et un matériel métallique important à installer pendant une hausse des métaux. Voici du reste le détail du prix de revient ; il est encore approximatif, car il reste quelques travaux à exécuter et de plus la réception n'est pas faite ; c'est ce qui explique la présence d'un surveillant appartenant à la maison Cail.

Acquisition de terrains et de bâtiments........................	fr.	165.017 32
Fondations à l'air comprimé de la culée aval du pont-canal..		97.000 00
Terrassements et maçonneries ayant absorbé 5 millions de briques et 1000 mèt. cub. de pierre de taille (M. Gilson-Denaës, entrepreneur..................................		583.492 71
Partie métallique, y compris le fonçage des puits, confiée à forfait à la Société des anciens établissements Cail, qui a chargé son Ingénieur en chef M. Barbet des études et des travaux et M. Ballon du montage qui a nécessité 88.000 rivets............		831.102 00
Honoraires et droits de brevet de M. Edwin Clarck.........		47.670 00
Somme à valoir pour épuisements, dépenses en régie, surveillance et manœuvre de l'appareil pendant le délai de garantie, etc..........................		145.717 97
	fr.	1.870.000 00

Aujourd'hui un élévateur semblable, sur un canal neuf, dans des conditions favorables ne coûterait que 11 à 1200.000 fr.

Quand à l'exploitation elle coûte 12.000 fr. y compris l'entretien du matériel ; c'est environ le double de celle des cinq écluses, qui ne dépense guère que le salaire du personnel, le matériel de ses écluses, ayant l'avantage d'un entretien presque nul. Mais si on a là un matériel économique, si la traversée n'occasionne qu'une dépense minime, elle coûte énormément de temps à la batellerie, c'est-à-dire au commerce. Or *time is money* et les anglais s'y entendent sous ce rapport, aussi est-ce de chez eux qu'est parti le germe du perfectionnement ; cependant comme on le voit, nous

avons vite saisi son importance et nous avons en France appliqué l'idée de main de maître. Nul système, comme principe, ne peut être plus rapide, puisqu'il y a deux effets utiles produits en sens inverse et en même temps ; ni plus économique, puisque le fonctionnement d'un sas descendant est en même temps force motrice et travail effectué et cela sans sortir le bateau de l'eau, ni faire la dépense d'une seule unité de force artificielle quelconque, développée à prix d'argent. Les appareils accessoires eux-mêmes, sont mus gratuitement par la chute d'eau. Enfin comme sécurité, le mouvement vertical sur des supports et non avec suspension, en offre plus que tout autre. Le chemin de fer funiculaire (dit à la ficelle) de Lyon à la Croix-Rousse et à Fourvières offre de l'analogie avec l'ascenseur hydraulique, dans le sens de la production économique d'un double effet utile et en sens inverse, mais il y a une variante dans l'application du système. Du reste, il existe aussi des élévateurs hydrauliques à plans inclinés comme les chemins de fer funiculaires et de systèmes variés en Amérique, en Angleterre et aussi en Allemagne, mais on n'en a pas encore construit en France. Ce fut, on le sait, la manière primitive de franchir les chutes, elle a existé de toute antiquité et il y avait encore des spécimens de ce système dans nos pays, pendant la première moitié de notre siècle

Tous ces renseignements parfaitement exacts et des plus récents sont dus à M. Gruson qui a une complaisance d'autant plus grande pour notre Société, heureuse de le reconnaître ici. qu'il est notre compatriote. Cet éminent Ingénieur en chef qui dirigeait avec tant de compétence les travaux de l'ascenseur lorsqu'il fut nommé à Lille, a désiré le conserver dans son service jusqu'à l'entier achèvement et la réception qui ne peut tarder sans doute, maintenant que le fonctionnement nous paraît avoir fait ses preuves.

Il est évident aujourd'hui, que l'Administration des Ponts et Chaussées, a fait, en construisant le premier ascenseur hydraulique de 300 tonnes en France, un essai fructueux. La Belgique est aussi de cet avis, car elle a suivi notre initiative en décidant la construction d'une série d'ascenseurs semblables, dont le premier fonctionne déjà à La Louvière, à la jonction du canal du Centre avec celui de Charleroi. Il est du même système, il rachète une chute de 15^{m},40 et a à peu près les mêmes dimensions, mais il a ses sas guidés aux deux extrémités et les tours sont en fer comme les portiques ; on en a vu le modèle l'an dernier à l'Exposition de Bruxelles.

L'œuvre gigantesque que nous venons de visiter est l'application d'un principe très simple, l'exécution l'aurait été également, si la nécessité d'une sécurité absolue à une pareille échelle et la situation exceptionnelle n'avait obligé à des remaniements successifs des projets. C'est pourquoi la description doit être entière pour qu'on puisse accorder à cette construction remarquable tout le mérite qu'elle comporte. De même, la visite n'a d'attrait qu'à la condition de se rendre bien compte du fonctionnement, ce que nous avons fait, mais peut-être d'une manière un peu écourtée, car une petite pluie qui commença à tomber vers 4 h., vint faire une diversion désagréable.

Ce contre-temps nous fait reprendre un peu tôt la route de St-Omer, mais pas avant d'avoir laissé notre collègue fixer sur un cliché l'aspect de l'ascenseur dont la grande passerelle se trouve élégamment ornée d'un groupe de géographes lillois. Quelle belle invention que la photographie lorsqu'il s'agit de créer des souvenirs !

Arrivés au pont d'Arques, il se produit parmi nous une divergence d'idées : les uns, plus craintifs de la pluie qui tombe, suivent le canal, non pour s'y mettre à l'abri, je le suppose, mais sans doute parce que cette route est la plus courte ; les autres moins faciles à émouvoir prennent par Arques et s'aventurent philosophiquement sur la grande route de St-Omer. C'est le chemin que nous suivrons. — Au pont de l'Aa nous voyons l'importante minoterie bien connue dans le pays, et en face,

l'habitation qui contient les vestiges d'un ancien château fort. La date de 1664 est inscrite, sur le mur crénelé, au-dessus de la porte d'entrée ; du côté de l'église on voit les remparts, les tourelles, le fossé d'enceinte avec porte-d'eau à grille de fer, etc. L'église porte la date de 1776, elle a son clocher surmonté d'une flèche octogone à fleurons, en pierre du pays ; les trois nefs de l'intérieur n'ont rien de remarquable, pas plus que le cimetière que nous traversons rapidement. La route de St-Omer, que nous enfilons, est bien belle, mais pas quand il pleut ; nous mesurons 2 kilom.. faisant contre fortune bon cœur. Tout-à-coup la pluie cesse, les nuages s'enfuient vaincus par notre opiniâtreté, et les tours de St-Omer nous apparaissent à travers le feuillage naissant des vieux arbres qui bordent la route Le soleil qui a sans doute fini sa sieste nous revient joyeux et ses rayons balaient en un clin d'œil toutes les traces de l'averse séchant la route et nos épaules.

Nous voilà à la porte des ouvrages avancés qui défendaient jadis la citadelle de St-Omer, il n'y a plus de bâtiments sur le terrain très vaste où pourrait camper un un important corps de troupes. Du côté du canal toute la campagne pourrait être inondée au loin et la route construite comme une digue resterait facile à défendre.

Nous entrons en ville par la porte d'Arras et la rue du même nom qui, près de la porte, forme le zig-zag qu'on retrouve souvent aux entrées des villes fortifiées du Nord de la France. Nous nous dirigeons vers la grande place ; dans la rue du Lycée ou des Jésuites, se trouve le couvent occupé jadis par ces religieux et datant de 1615 ; nous voyons la façade de l'Église en forme de pignon découpé, comme celles de Lille, de Cassel, etc., construites aussi par les jésuites. Elle est en brique et ornée de pierre blanche dont les sculptures entièrement dégradées n'ont plus que la forme capricieuse et l'aspect fruste de pierres rongées par le temps. Du côté du chœur sont deux hautes tours carrées aussi en briques, ce monument, si mal entretenu par une municipalité qui n'en a cure, abrite les élèves du Lycée ; on y a logé aussi la bibliothèque de la ville, qui nous dit-on, contient 15.000 volumes, dont des manuscrits d'une grande valeur. Nous continuons de monter, mais obliquant à gauche, nous apercevons le Palais de justice, monument construit par Mansard en 1701 pour servir d'évêché, il fut agrandi en 1843, c'est là que se tiennent les assises du Pas-de-Calais. Nous arrivons alors sur la place Sithin, au sommet du mont qui fut l'origine de St-Omer, on nous montre encore d'étroites portes, espèces de poterne des fortifications actuelles, qu'on nous dit être des anciennes portes de la première ville, ou tout au moins leur place.

D'où nous sommes, nous pouvons admirer l'église Notre Dame, l'intéressante cathédrale qui est, dit-on, la plus belle de tout le département. Comme architecture, nous remarquons un mélange de styles qui est d'un grand prix pour les études ; il est le résultat de la lenteur de la construction qui se prolongea pendant 3 à 400 ans avant d'être terminée à la fin du XVe siècle. Elle fut commencée au XIe siècle sur l'emplacement de l'église précédente qui datait du VIIe siècle.

Nous apercevons le côté du chœur vers l'abside : c'est tout un enchevêtrement de clochetons, de piliers, de contreforts et d'arcs-boutants qui entourent l'immense vaisseau mesurant plus de 100^{m} de long sur 59^{m} de large. Sur le grand portail vers l'Ouest, s'élève en dominant le tout, une massive tour carrée de plus de 50^{m} de hauteur qui fut terminée en 1499. Elle fut jadis surmontée d'une flèche qu'un ouragan renversa en 1606 et qui n'a jamais été reconstruite ; elle portait aussi une tourelle à chaque angle, mais il n'en restait qu'une quand on y installa au commencement de ce siècle un appareil télégraphique de Chappe. La tour renferme une cloche pesant près de 9000 kilos, qui date de 1474.

Nous approchons du portail du S. qui est le plus beau ; il y a un escalier de sept degrés, qui donne accès à une magnifique voute ogivale ; entre les nervures se trouve

une quantité de petites statues mutilées, abritées d'un dais, entre les colonnettes sont 6 anges debout, portant à la main des phylactères où sont inscrites des sentences, ils sont couronnés de larges dais d'un magnifique travail. Au-dessus de la porte, est sculpté en grand relief, dans le tympan, un jugement dernier à nombreuses figures : Dieu le Père, assis, procède au triage des bons et mauvais, il donne à sa droite les jouissances célestes à ceux qui ont été vertueux et il envoie en foule les méchants au feu éternel.

Un trumeau sculpté qui divise la porte est surmonté de la statue de N. D. Cette richesse de décors, qui mérite la description, est encore plus belle qu'on ne peut l'expliquer à cause des dimensions du portail et de la distribution des ornements, dont l'agencement et les proportions si bien données font de l'ensemble une œuvre admirable.

Au-dessus de cette superbe ogive est une massive galerie moderne qui a malheureusement remplacé une galerie légère à jours, avec clochetons, qui couronnaît bien mieux ce portail.

Au-dessus est un cadran solaire datant de 1610 et tout en haut du pignon, un ensemble de trois niches accolées où il reste deux statues mutilées dont l'une porte sur son piedestal les armes de la ville : La croix de Lorraine, alézée.

Nous pénétrons par ce portail dans l'église, sur la droite du transept ; en face de nous est une ingénieuse horloge astronomique de 1555 ; le maître-autel tout doré, mais sans grandeur, est assez curieux, il vient du monastère de Saint-Bertin ; le banc de communion est en marbre blanc. L'église a la forme d'une croix latine ; elle est entourée d'une ceinture de chapelles contenant une foule de choses intéressantes et d'œuvres d'art. Il y a surtout une chapelle dédiée à N.-D. des Miracles, dont la neuvaine, en juillet, attire dans la ville, pendant toute une semaine, une foule considérable et très fervente. Cette vierge en bois date du XIIe siècle, elle provient d'une chapelle qui fut construite sur la Grande-Place en 1172 et qui a été démolie en 1785. Voici le Grand Dieu de Thérouanne qui ornait le portail de la cathédrale de cet évêché, quand Charles-Quint, pour satisfaire un ressentiment indigne de lui, fit détruire, au XVIe siècle, cette ville trop fidèle à la France. Ce grand Christ en pierre est assis sur un trône gothique, les pieds posés sur une forteresse pour montrer sa puissance sur le monde ; il a les mains levées avec un geste bénissant, tandis qu'à ses côtés la Sainte Vierge et saint Jean l'implorent à gen ux. C'est un magnifique échantillon de l'art du XIIIe siècle comme l'indique une inscription ; il a été sauvé de la destruction de 1553 et Saint-Omer l'a obtenu grâce à la dévotion des Flamands qui partagèrent entre leurs villes les choses précieuses ou curieuses de la cathédrale de Thérouanne. Dans la grande nef est un intéressant cénotaphe aussi du XIIIe siècle : le tombeau de l'évêque saint Omer, surmonté de sa statue et orné d'arcatures à jour ; la représentation de ses miracles est sculptée sur les côtés.

Nous nous arrêtons aussi au tombeau de saint Erkembode, 4e abbé de Saint-Bertin, il est dans le pourtour du chœur, c'est un curieux sarcophage en grés rougeâtre, formé d'une seule pierre évidée, avec son couvercle de même nature et élevé sur 2 supports imitant des lions couchés. Ce tombeau, qui date du VIIe ou du VIIIe siècle, a joui de toute antiquité d'une renommée considérable et incontestée pour la guérison des douleurs rhumatismales et surtout des maux de reins Il suffisait de frotter la partie malade contre la pierre pour que le mal disparut ; il semble qu'on a dû y user pas mal d'épidermes, car la pierre elle-même a vu s'arrondir et polir tous ses contours : un trou ménagé entre la tombe et son couvercle pour faire toucher les reliques par divers objets porte aussi les traces d'un fréquent usage et s'est agrandi au point de pouvoir y passer la main. Le culte paraît s'être ralenti aujourd'hui, les malades manqueraient-ils dans le pays ? Peut-être la médecine nouvelle a-

t-elle inventé des frictions plus en harmonie avec le sybaritisme actuel ; les brosses de flanelle, en effet, respectent mieux que la pierre la sensibilité des malades de notre époque. Le fatal scepticisme n'est-il point aussi l'un des coupables ?

Après cela, nous examinons : le tombeau portant la statue couchée d'Eustache de Croy, évêque d'Arras, mort en 1538 ; celui d'Antoine de Wissocq, chanoine, mort en 1450 ; le monument du curé de Notre-Dame, M. Deron; la liste des évêques de Thérouanne, puis celle des évêques de Saint-Omer, devenu évêché en 1559. Plusieurs ex-voto sont très curieux aussi, surtout celui du seigneur Syderack de Lallaing. qui fut doyen de Notre-Dame et mourut en 1533 ; il est en pierre blanche peinte et représente les trois jeunes hommes dans la fournaise figurée comme une tourelle ; le motif à colonnes avec dôme est renaissance ; le tout est original et a coûté, d'après les archives de 1534, 24 livres de gros. Nous nous arrêtons aussi devant celui de Jean Delibourg, également en pierre peinte, représentant Jésus se détachant de la croix, il est de style gothique. Puis calui d'Antoine de Tramecourt, de 1478, nous montre l'Adoration ées Mages, toujours en pierre peinte. Dans celui de Vincent Bréjon, de 1463, le donateur est à genoux devant une madone et un saint quelconque, émule de saint Denis, portant sa tête entre ses mains. Il y de plus, dans la cathédrale, une foule de tableaux de peintres célèbres, dont une singulière Descente de Croix, de Rubens, d'une valeur médiocre ; il y a des châsses contenant des reliques d'évêques, etc. : dans le pavement de l'église se trouvent à plusieurs endroits des imitations de mosaïques, des rosaces et, dit-on, un labyrinthe circulaire en ciment noir et blanc, très dur et parfaitement conservé. Les vitraux sont très beaux, mais modernes. La chaire, de 1714, vient du couvent des Dominicains. elle représente la vie de saint Dominique sculptée par l'un des religieux. La dalle tombale d'Athala date du Xe siècle, c'était une fille du comte de Flandre, Baudouin III, qui, lui-même fut, dit-on, enterré dans le monastère de Saint-Bertin.

Nous n'en finirions pas si nous devions nous arrêter devant toutes les richesses que contient cette vieille basilique, sans compter le trésor que nous n'avons pas vu et qui fut jadis très important.

Nous devons maintenant nous hâter, l'heure nous presse ; nous sortons par le grand portail, à l'Ouest, beaucoup moins intéressant que l'autre, et nous traversons le parvis tout planté d'arbres, puis nous gagnons par la droite la Petite-Place où se trouve une fontaine adossée aux constructions, comme une espèce de Château-d'Eau. Une rue très étroite, de celles qui permettent aux voisins de face de se serrer la main à l'étage, et aux plus lestes, de se rendre visite par les fenêtres, nous conduit sur la Grande-Place, juste en face de l'Hôtel-de-Ville, construit de 1834 à 1841 avec des matériaux tirés des ruines de Saint-Bertin. C'est un bâtiment isolé, carré, d'un aspect lourd et écrasé ; le toit est surmonté d'un campanile à quatre cadrans. On y pénètre généralement par un passage voûté, accessible aux voitures, qui réunit les deux côtés. Il renferme, outre l'administration municipale, le théâtre et les Archives, qui sont très riches, on y trouve la plus ancienne charte de France, celle du comte de Flandre, Guillaume de Cliton, datée de 1127. Il y aussi un musée où l'on a relégué, en 1848, la statue en bronze du duc d'Orléans, élevée, par souscription, sur la Grande-Place, en 1843, en souvenir de son séjour à Saint-Omer, pendant lequel il créa les premiers bataillons de chasseurs à pied (alors chasseurs d'Orléans, puis de Vincennes).

Il s'agit maintenant de redescendre à la gare : voici la rue de Dunkerque qui nous y conduit tout droit ; c'est comme la rue d'Arras une rue très commerçante et assez animée. Dans une rue transversale à gauche, nous apercevons la flèche, haute de 50^{m}, de l'église du Saint Sépulcre (1387). Les anciennes maisons, datant de 2 à

300 ans, ne sont pas rares ; nous en voyons plusieurs dans la rue que nous suivons, et au N° 99, une façade moderne porte une plaque en marbre noir indiquant que là est né, en 1549, le poëte latin Simon Ogier. Dans nos pérégrinations, nous remarquons dans la ville une particularité du pays : c'est l'espèce de jupon très ample, descendant de la ceinture jusqu'au bas des genoux, que portent les maçons, les badigeonneurs que nous voyons travailler, le pinceau au bout d'une perche, les savonniers, les épiciers et les différents corps de métiers qui ont à préserver leurs vêtements de souillures trop intenses. Cela rappelle assez le vêtement analogue des montagnards écossais. Cette coutume, qu'on rencontre sur la côte de la Manche, n'aurait-elle pas une origine celtique puisqu'on la retrouve dans bien des endroits qui peuvent le faire croire. En fait, c'est un tablier de grosse toile grise, qui fait une fois et demie le tour de la ceinture. Le langage du peuple a aussi une accentuation facile à reconnaître. La ville, du reste, est exempte d'une banalité trop complète, il y a de la couleur locale qui frappe, surtout si l'on vient de par la Flandre.

Mais nous voici au bas de rampe, arrivés au canal sur le port intérieur formant une espèce de place, devant la porte de Dunkerque. C'est en même temps une porte d'eau, toutes deux sont réunies dans le même bâtiment qui date du siècle dernier, tout en briques et en grès, avec des trophées militaires pour ornements. Au-dessus du toit en ardoise s'élance un léger campanile avec une horloge et sur le côté se trouve l'un des rares Jacquemarts qu'on voit encore dans le Nord de la France, il a un grand chapeau qui l'abrite, c'est *Mathurin*, le plus sobre des sonneurs.

Hors des fortifications. passé une belle guinguette et la belle promenade pittoresque du Nard, si bien plantée d'arbres, se trouvent le viaduc et le pont du chemin de fer, au-delà duquel nous apercevons le grand faubourg du Haut-Pont avec son église de l'Immaculée-Conception, en brique et pierre, de style XIIIe siècle, elle date de 1859 et nous paraît élégante. Le faubourg, qui se compose des deux rives du canal, est très long et très commerçant. Nous tournons à droite et devant les fortifications se présente la Gare, encore celle des temps primitifs qu'on devrait appeler *Hangar* comme le font sans malice quelques illettrés que la perspicacité domine. Pour nous cependant, telle qu'elle est, elle nons plaît, car notre journée a été bien remplie et pour l'esprit et pour le corps; elle nous laissera, quel que soit l'agrément des excursions prochaines, le meilleur souvenir, grâce au talent de l'organisateur, M. Delahodde, et au dévouement de son collaborateur du dernier jour, M. Eeckman, toujours prêt à venir en aide à un collègue surchargé.

Enfin. tout en causant selon le tempérament et l'à propos : papier, champagne, ascenseur ou vieilles églises, nous sommes surpris de nous retrouver déjà sur les quais de la Gare de Lille à 7 heures 25. Nous nous séparons en nous disant cordialement au revoir, car cette première excursion ne sera pas la dernière pour beaucoup d'entre nous.

Juillet 1889. E. CANTINEAU.

GÉOGRAPHIE SOUTERRAINE

UNE SCIENCE NOUVELLE. — LA GROTTOLOGIE. — NAVIGATION EN CANOT A 210 MÈTRES SOUS TERRE.

M. A. MARTEL, Avocat agréé près le Tribunal de Commerce de la Seine, Membre du Club Alpin français, s'occupe depuis quelque temps déjà de mettre à profit ses loisirs, en pratiquant en France la science qui, en Autriche, est connue sous le nom de Grottologie, et qui, grâce à son initiative, ne tardera pas, sans doute, à se vulgariser chez nous. Rien de plus intéressant que d'entendre l'auteur narrer si simplement ses explorations souterraines, sa descente dans ces puits naturels mystérieux, nommés Avens, qui exigent parfois cinq et six jours de préparatifs pour y descendre, puis s'aventurant en canot, accompagné d'un de ses collègues, muni d'un fil téléphonique et de lanternes, sur des rivières inconnues qui ont souvent plusieurs kilomètres de longueur, dont les seuls habitants sont des poissons vivant dans les eaux obscures, ou des chauves-souris qui, à l'approche des nouveaux venus, s'envolent effarées, des stalactites ou stalagmites des grottes traversées.

Voici le compte-rendu sommaire des dernières explorations faites et dont M. Martel a donné lecture le 9 Août, au Congrès international des Sciences géographiques.

Selon la demande qui lui a été faite par notre Secrétaire-Général, nous aurons le plaisir d'entendre cet hiver, M. A. Martel, à la Société de Géographie.

Compte-rendu sommaire et provisoire de l'exploration des Avens et Eaux souterraines des Causses (Lozère, Hérault, Gard, Aveyron, Lot), en juin-juillet 1889, par E.-A. MARTEL et G. GAUPILLAT. — Les Causses (plateaux calcaires des Cévennes) sont percés à leur surface de puits naturels larges et profonds appelés *avens* (abîmes), jusqu'ici non explorés ; — ces plateaux ont de 200 à 600 mètres d'épaisseur ; — en principe, ils reposent sur les *marnes imperméables du lias*, et se composent de plusieurs couches de *dolomies* très fissurées et séparées par des assises puissantes de *marnes* ou de *calcaires marneux*, le tout appartenant au terrain *jurassique* inférieur ou moyen (bajocien, bathonien, callovien, oxfordien, corallien); — on supposait que tous les avents communiquaient directement avec les sources qui surgissent au niveau des marnes du lias, — c'est-à-dire à 200 ou 600 mètres plus bas, au bord des rivières qui coulent au fond des *canons* séparatifs des Causses ; — on croyait aussi qu'ils avaient été formés par voie d'éboulement au-dessus de cavernes immenses ; et enfin qu'ils *jalonnaient* comme des *regards* le cours de rivières souterraines ; — contrôler ces opinions et étudier le mode de transformation de la pluie en sources à travers les terrains calcaires, tel a été le but de la campagne dont voici le résumé :

On a opéré la descente de onze Avens profonds de 55 à 212 mètres.

Huit ouverts dans les dolomies moyennes (étage bathonien) ou dans les calcaires gris oxfordiens et profonds de 55 à 133 mètres (Bessoles, Guisotte, l'Egue, Altayrac, Combelongue, la Bresse, Tabrorel et Hures), ont démontré :

1° Que les Avens ne sont que de simples fractures préexistantes du sol, des *diaclases* élargies par les eaux ;

2° Qu'ils ont été formés par érosion et nullement par éboulements ;
3° Qu'ils ne s'ouvrent pas au-dessus de grandes cavernes ;
4° Qu'aucune rivière ou nappe d'eau souterraine importante ne se rencontre au fond.
5° Qu'ils ne communiquent pas avec les sources des vallées basses ;
6° Que toute l'eau qui peut s'y introduire après les orages ou les grandes pluies ne descend plus bas que par suintement à travers les très étroites fissures des couches de terrains inférieurs.

Deux Avens ouverts dans les calcaires moins élevés de l'étage bajocien, plus rapprochés par conséquent de la zone des marnes du lias, ont conduit, comme on s'y attendait à des rivières souterraines : Celui du *Mas Raynal* (profondeur 105 mètres) à une nappe d'eau ramifiée en tous sens sous des voûtes basses, et à un torrent qui voit le jour 2 kilomèt. 1/2 au N. N. O. par la belle source de la *Sorgues* (Aveyron). — Celui du *Puits de Padirac* (Lot, profondeur 108 mètres), à une petite source intérieure et à une autre rivière souterraine que l'on a suivie pendant 2 kilomètres (1,600 mèt. en bateau), sans voir la fin et qui aboutit sans doute à l'une des grosses sources de la rive gauche de la Dordogne. Il semble résulter de l'aspect des galeries et lacs traversés par ces rivières, que les nappes d'eau servant de réservoirs aux sources aériennes, ne sont pas aussi vastes qu'on le supposait et que c'est surtout par le suintement de l'eau à travers les fissures du sol et des voûtes des galeries, que ces rivières s'alimentent et se grossissent dans leur parcours souterrain.

Dans le plus profond de tous les puits explorés, celui de *Rabanel*, près Ganges (Hérault), ouvert dans le calcaire corallien, c'est-à-dire dans un terrain supérieur aux autres, quoique d'altitude moindre, on a rencontré le lit d'une rivière temporaire, qui ne coule qu'après les grandes pluies et qui se perd à 212 mètres de profondeur dans d'énormes massifs d'argile fissurée. Ceci explique comment une source voisine située à 1,300 mètres à l'O. S. O. (celle de *Brissac*) et à peu près au niveau du fonds du puits, se trouble et devient vaseuse après les orages. Il en est de même sans doute pour toutes les fontaines que les mauvais temps salissent.

Enfin, près *St-Guilhem-le-Désert* (Hérault), on a exploré l'intérieur d'une source intermittente, dite *Grotte du Sergent*. L'entrée est à 60 mètres au-dessus du niveau du fond et ne vomit de l'eau qu'à la fin de l'hiver, après les fortes pluies et la fonte des neiges. La galerie principale de la grotte a 480 mètres de longueur et se termine par un petit lac de 10 mètres de diamètre, très profond : une fissure y est visible sous l'eau ; elle conduit sans doute à des canaux situés plus bas encore et où s'accumule la provision d'eau d'une source qui jaillit toute l'année au bord de l'Hérault, à 120 mètres au-dessous de la grotte et à 60 mètres au-dessous du petit lac (source de *Cabrier*). Les autres ramifications de la grotte (dont le développement total est de 1,100 mètres) retiennent dans leurs dépressions et à différents niveaux plusieurs petits bassins, restes de la dernière crue.

Car la forme de la *Grotte du Sergent* prouve que la source intermittente ne jaillit que lorsque toutes les galeries sont entièrement remplies d'eau et qu'il n'y a, dans ce cas-là, aucun mécanisme de *siphon* mis en jeu. — La communication avec la source inférieure n'est pas démontrée, mais elle est fort vraisemblable.

En résumé, la masse interne des *Causses* est bien moins caverneuse qu'on ne le croyait et les eaux souterraines au lieu de s'y étendre en grandes nappes, paraissent y circuler dans des galeries longues, étroites et hautes, ce qui avait déjà été déduit de l'exploration de Bramabiau, de Dargilan et des Beaumes Chaudes en 1888.

E.-A. Martel.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

NOTICE

DE

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE ET DESCRIPTIVE SUR LA TUNISIE, SFAX ET SES ENVIRONS

Campagne de la Tunisie. — Prise de Sfax. — Richesses de la Tunisie. — Plan de Sfax. — Sfax et ses environs à l'échelle au $\frac{1}{400.000}$. Photographie des ruines d'El-Djem.

Par M. V. DURAFFOURG,
Capitaine au 80e de ligne.
Membre Correspondant de la Société de Géographie de Lille.

INTRODUCTION.

La Tunisie, située dans l'Afrique septentrionale, sur le bassin de la Méditerranée, par sa position stratégique, pourra nous être très utile dans les guerres de l'avenir. De plus, elle nous offre différents avantages : la proximité de la Métropole, un climat favorable au développement de la race française, une grande utilité militaire et finalement à l'industrie l'exploitation de ses richesses.

La Tunisie est en effet la clef de l'Algérie. Elle possède la frontière Sud-Est de notre grande colonie africaine : il reste donc la Tripolitaine qui doit être surveillée attentivement : là est le danger pour notre domination, c'est là que le Sahara et l'Algérie communiquent avec l'Orient et subissent son influence. De plus, l'annexion de la Tunisie par une puissance européenne aurait pu constituer une menace pour nos provinces algériennes et en même temps exposer nos flottes au danger de se voir fermer la route de l'Extrême-Orient.

L'établissement de notre protectorat sur la Tunisie est devenu obligatoire, il a augmenté l'importance de notre situation. Bizerte réunit, en effet, mieux qu'aucun des ports de l'Algérie, toutes les conditions nécessaires pour la construction d'un grand port militaire qui pourrait

faire échec aux positions stratégiques anglaises de Gibraltar et de Malte et intercepter entre elles la route de l'Angleterre aux Indes par le canal de Suez et la Méditerranée, au seul point où cette route est vulnérable.

Si l'Italie, qui possède la Sicile, s'était fixée à Carthage, elle aurait dominé sur les deux rives de ce canal de Sicile dont Malte garde déjà une entrée, et tout le parcours lui aurait ainsi appartenu. Ses cuirassés, manœuvrant en croisière entre la Tunisie et la Sicile, auraient pu fermer le bassin de la Médiierranée orientale et la route de Suez aux flottes sorties de Toulon.

Par suite du traité du 12 mai 1881, la Régence est sous notre protectorat. Du reste les sentiments de l'Europe sur nos rapports avec la Tunisie sont assez bien résumés dans les déclarations faites à Berlin par le Marquis de Salisbury à M. Waddington : « Dans la pensée du » ministre britannique, il ne devait tenir qu'à nous seuls de régler, au » gré de nos convenances, la nature et l'étendue de nos rapports avec » le Bey, et le gouvernement de la Reine acceptait d'avance toutes les » conséquences que pourrait impliquer, pour la destination ultérieure » du territoire tunisien, le développement naturel de notre politique. » (Lettre de M. Waddington au Marquis d'Harcourt, ambassadeur de France à Londres, le 26 juillet 1878).

NOTICE HISTORIQUE.

La ville de Sfax (ou Sfacks, Sfaks) a été construite, dit-on, entre le IIe et IIIe siècle de l'Hégire, par Ben-Yolob-El-Karoui, avec des matériaux provenant des ruines romaines de Thina et de Taphrura. Les murs d'enceinte du faubourg européen actuel auraient été élevés il y a environ deux siècles.

Schaw croit que Sfax n'a été jusqu'au XVIIIe siècle qu'un repaire de bandits. La ville devenue un foyer d'insurrection, a été bombardée les 15 et 16 juillet 1881 par une escadre française commandée par le vice-amiral Garnault et le contre-amiral Conrad.

Sfax, située au bord d'un détroit d'environ 40 kilomètres de largeur, qui sépare l'archipel de Kerkennah de la terre ferme, est la deuxième ville de la Tunisie par le nombre de ses habitants ; sa population qui, en 1842 ou 1845, était évaluée à 8,000 habitants, aurait plus que triplée depuis cette époque : les Sfaxiens se pressent dans les hautes maisons qui de part et d'autre bordent les étroites rues de la cité et dans le nou-

SFA

ET SES E

PAR

M. DURAFF C

Capitaine au 80

Echelle :

A N É E

N.





J. Jusniaux del.



SFAX
ET SES ENVIRONS
PAR
M. DURAFFOURG
Capitaine au 80e de Ligne
Echelle : 1/400 000
N.
DOUARS DES METELIT
OULED NEGEM
LAKHDERI
Bahirt Meraï
Bahirt Zeitoum
Bahirt el Maza
Jebediana
Mecera el Bey
Sidi Salah
Sidi Mangour
Beled-el-Achah
Sidi Mangour-Mosquée
SFAKS
Rade
Corps de Garde
Bahirt dar el Greelem
Bahirt Gédria
Beled Soualah
Soualah
S. Bou Kessir
El Meguerin
Nedula
MAHARESS
GOLFE DE GABÈS
MER MÉDITERRANÉE
I. GHERBA
I. KARKENAH ou RAMBLAH
Karkenah
Château
Puits salés
Ruines
Fours à chaux
Kasr Musghma
Sidi Sala
S. Ahmed-ben Nezid
S. Zadri

veau quartier qui est bâti en dehors du rempart Sud-oriental le long de la plage.

Vue de loin, Sfax ne montre que des murs blancs de son enceinte quadrangulaire et les hauts minarets de ses mosquées ; les tours, les créneaux, les bastions d'angle donnent à l'ensemble un aspect médiéval que n'ont pas au même degré les autres villes fortifiées de la Tunisie ; à l'angle méridional de l'enceinte se dresse une citadelle construite, dit-on, par des esclaves chrétiens. Assez haut située, sur un terrain légèrement en pente, Sfax n'a point de cours d'eau permanents, ni même de sources ou de puits, toute l'eau qui l'alimente provient des citernes situées les unes dans la ville les autres en dehors des murs. Quelques débris romains se voient dans les alentours, mais on n'a point trouvé d'inscription qui permette d'identifier la ville avec une station romaine mentionnée par les anciens auteurs ; il est probable que ce fut *Taphura* ou *Taphrura*.

A une vingtaine de kilomètres au Sud-Ouest, sur la plage du golfe, les ruines de Tinœ romaine, point extrême du fossé que Scipion le Jeune avait fait creuser au Sud du territoire pour le séparer du pays des Numides.

Des Juifs et des Européens (Français, Maltais et Italiens) au nombre de trois ou quatre mille vivent à Sfax presque tous dans la basse ville, le Rabat, où les appellent les affaires du commerce et qu'un boulevard récemment planté d'arbres rattache cette partie à la campagne située au Nord de la ville. Les Musulmans habitent la haute ville dans l'enceinte des murs (*voir le croquis de la ville de Sfax).*

Les gens de Sfax ou Sfaxiens se distinguent des Tunisiens. On les reconnaît à une certaine différence de costume, particulièrement au *turban vert* qu'ils portent autour de la tête, (1) car ils ne tiennent pas à être confondus avec les Tunisiens : mais c'est par le caractère surtout qu'ils diffèrent des autres citadins. Ils ont une plus grande initiative, plus d'ardeur au travail, un esprit plus ingénieux ; en toutes choses, ils sont plus actifs et plus sérieux que leurs voisins. On les dit les Musulmans zélés ; les enfants même fréquentent les mosquées et les femmes ne négligent rien dans leur intérieur pas même de faire leurs prières.

Lors de l'occupation de la Tunisie par les troupes françaises en 1881, les Sfaxiens ont aussi donné des preuves de leur patriotisme. Presque

---

(1) Cette remarque s'applique surtout aux fanatiques.

seuls, ils résistèrent à l'invasion et se battirent en désespérés lors du bombardement.

Maintes institutions à Sfax témoignent de l'esprit public des habitants ; non-seulement, ils ont fondé des mosquées et des zaouya, mais aussi un hôpital qui est fort bien entretenu ; en dehors des murs un bassin central « *dit de secours* » est dû à la munificence d'un seul citoyen ; trois cent soixante-cinq citernes secondaires qui l'entourent disposées comme les cryptes d'une nécropole, rappellent aussi l'esprit de solidarité des riches habitants envers leurs frères musulmans. D'autres grands réservoirs ont été construits dans les environs de la ville.

Les habitants de Sfax témoignent de leur amour du travail pour leurs cultures qui, en dehors d'une zone sablonneuse (sorte de chemin de ronde ménagé autour de la ville) s'étendent sur un espace de sept à vingt kilomètres de largeur. Depuis quelques années on a planté autour de Sfax plus d'un million d'oliviers ; en 1874, la production totale de l'huile dans la campagne de Sfax était évaluée à 27 millions de litres. Il existerait dans la banlieue de huit à dix mille enclos, tous séparés les uns des autres par des haies de cactus, tous ombragés d'arbres fruitiers et dominés par un bordj (tour carrée dans laquelle le propriétaire met ses instruments de travail et qui pourrait au besoin soutenir un siège contre les pillards). La campagne, hérissée de ces mille fortins, ressemble aux champs cultivés du Nord de la Perse, mis en état de défense contre les Turcomans.

En été, presque tous les habitants propriétaires vont alors y séjourner : la ville se trouve alors comme abandonnée.

« Sfax est située sur la limite naturelle entre la région des oliviers et celle des palmiers ; ces deux espèces n'y sont pas représentées en aussi grand nombre qu'elles le sont respectivement au Nord et au Sud : on y voit en proportion plus d'autres arbres à fruits tels qu'amandiers, figuiers, abricotiers pêchers, pistachiers et ceps de vigne ; mais depuis quelque temps, la culture des oliviers, plus lucrative que les autres, a pris chaque année un grand accroissement considérable, la zone des olivettes s'accroît de plusieurs centaines de mètres ; si le progrès agricole continue dans la même proportion, les Sfaxiens auront bientôt englobé dans leurs jardins tous les bouquets isolés d'oliviers dits « Oliviers du Bey » puisqu'ils n'ont pas de propriétaires reconnus et leurs domaines s'étendront jusqu'à El-Djem » (Rouire Société de Géographie, Revue de mai 1882).

Les palmiers, dont les fruits mûrissent mal à cause des pluies fréquentes, ne servent guère qu'à la nourriture des animaux.

Un des légumes qu'on cultive le plus dans les jardins de Sfax est le concombre ou fakous, mot d'où l'on a voulu dériver le nom de la ville ; (d'après Schaw Sfax serait la cité des concombres).

En dehors de la culture, les Sfaxiens ou Sfaxkska s'occupent aussi très activement d'industrie et de commerce : ils ne dédaignent aucun genre de travail comme les Musulmans de tant d'autres cités.

Commerce.

Le marché de Sfax est aussi bien approvisionné que celui de Tunis ; la ville importe des laines, des cuirs, des marchandises d'Europe et vend en échange des huiles, plus pour les usages industriels que pour l'alimentation ; des fruits de toutes espèces tels que raisins, figues, amandes, des éponges et des poissons secs sont apportés à Sfax par les pêcheurs de Kerkennah.

Dans ces derniers temps les navires anglais vinrent aussi prendre des cargaisons d'alfa que l'on recueille à l'Ouest dans les plaines et les vallées parcourues par les pacifiques arabes Métalit et Nefet. Malheureusement Sfax n'a pas encore de port pour recevoir les grands navires ; les bâtiments d'un grand tirant d'eau mouillent à plus de 3 kilomètres de la plage : les sandals, les mahones et autres petites embarcations peuvent seuls venir jusqu'au devant de la ville grâce à la marée mais pour s'échouer dans la vase aux heures du reflux ; aussi la rade protégée à l'Est par des bas-fonds et par l'archipel de Kerkennah estelle parfaitement sûre. Ces îles de pêcheurs n'ont point de ville mais seulement des villages et des hameaux; Annibal et Marius y trouvèrent un refuge. Lieux d'exil sous les Romains, elles l'étaient encore récemment sous le gouvernement des Beys; c'est là qu'on internait les femmes adultères. Depuis longtemps, les habitants de Kerkennah ont des vignobles, ils ne voient aucun péché dans l'usage du vin.

Ruines de Bararus — Village d'El-Djem. — Thsdrus.

Tandis que la route du littoral se développe vers le Nord et pour contourner le Ras-Kapoudiah (promontoire le plus oriental de la Tunisie) la route de Sfax à Sôusa, qui n'est autre que l'ancienne voie

romaine, suit la direction à travers le territoire des Métalit. Vers le milieu de la route se succédaient deux cités importantes : Bararus et Thysdrus devenues aujourd'hui le henchir (ou la ferme) de Rouya et le misérable village d'El-Djem. Les ruines de Bararus occupent un espace d'environ 5 kilomètres de pourtour et comprennent les restes reconnaissables d'un théâtre, d'une porte triomphale et d'autres édifices, tandis que Thysdrus possède encore l'un des plus beaux monuments d'Afrique, l'amphithéâtre le mieux conservé qui nous reste du monde ancien, sans en excepter celui de Pompéi (voir fig. 1). Lorsque cette région de la Tunisie, de nos jours presque déserte, nourrissait une population nombreuse, Thysdrus, grâce à sa position centrale, était un endroit des mieux choisis pour la célébration des fêtes : de toutes parts on accourait à son amphithéâtre que l'on croit avoir été bâti, du moins fondé par Gordien l'Ancien, en reconnaissance de ce qu'il avait été proclamé empereur de la ville de Thysdrus. C'est là aussi, dans l'amphithéâtre d'El-Djem, que les chefs et délégués des tribus méridionales de la Tunisie décidèrent en 1881 le soulèvement général contre les Français. De plus de 10 kilomètres on aperçoit la masse énorme se dressant au-dessus d'un large renflement du sol d'une altitude de 185 mètres ; on dirait une colline de pierre ; mais quand on approche on la voit disparaître derrière les fourrés de gigantesques figuiers de Barbarie entre lesquels serpente le sentier.

D'après les mesures de M. Pascal-Coste, le colisée de Thysdrus a 150 mètres de longueur pour le grand axe, 130 mètres pour le petit axe, dirigé à peu près du Nord au sud : il eut probablement pour modèle l'amphithéâtre Flavien de Rome. La façade elliptique, jadis formée de 68 arcades portant trois étages à colonnes corinthiennes, offre une grande unité de style, mais elle n'est pas complète. En 1710, à la suite d'une révolte des Arabes, un bey de Tunis, Mohammed, fit sauter cinq arcades sur la façade orientale, et depuis cette époque la brèche a été constamment agrandie par les Métalit d'El-Djem, qui se servent des matériaux de l'amphithéâtre pour construire leur masure et qui en vendent aux constructeurs des alentours. A l'intérieur, la plupart des rangs de gradins ont disparu et leurs débris se sont écroulés en talus : on attribue cette ruine à la transformation que la fameuse Kohina « Prêtresse » fit subir à l'amphithéâtre quand elle s'y défendait contre les envahisseurs arabes en l'an 689. La tradition des tribus environnantes qui glorifie la Prêtresse quoiqu'elle fût une ennemie des Arabes, raconte que cette guerrière, probablement juive, comme un grand

La petite Kerkennah, celle du sud, ne possède qu'un seul village appelé Mélita.

Le climat de ces iles est délicieux. Le sol est très fertile, produit des céréales, des fruits et surtout des raisins superbes, des dattes excellentes.

Les bas-fonds qui entourent les îles sont très riches en poissons et en éponges, aussi la pêche est-elle la principale ressource des habitants qui s'adonnent à la prise du poulpe qu'ils font sécher et expédient jusque dans le Sahara.

Sur la grande Kerkennah se voient encore des citernes et de nombreuses ruines romaines assez importantes ; on dit que ces îles servirent de refuge à Marius, proscrit de Rome, et qu'Auguste y exila Sempronius Gracchus. Quatre bouées cylindriques ont été récemment mouillées dans le canal des îles de Kerkennah afin d'en permettre l'accès aux navires d'un faible tirant d'eau.

La baie de Sfax se termine au Sud par la pointe de Mahara. ou Maharès, qui donne son nom à un pauvre village situé au milieu d'une plaine de sable dont les habitants n'ont d'autres ressources que la pêche.

Marabout de Sidi-Mansour (ou mosquée) situé sur le territoire des Ouled Négem au Nord-Est de Sfax à proximité de la mer, offre une salle oblongue surmontée d'un dôme de petites dimensions. Aux murailles sont suspendus les tambours, les tambourins, les sabres et les fourches de fer employés dans les cérémonies.

Bahirt-Cédra situé au Sud-Ouest de Sfax, sur la route de Sfax à Maharess, pays pauvre, où il n'existe plus que des ruines, et quelques puits. A 12 kilom. de Sfax, au Sud-Sud-Ouest, on trouve les mines de Tinœ qui, sous l'occupation romaine, dut être une ville de quelque importance.

Agriculture.

Les environs de Sfax sont couverts de jardins, de maisons de campagne et de bois d'oliviers. Les propriétés plantées d'oliviers sont, dit-on, au nombre de 30,000 environ ; chacune d'elles renferme plusieurs espèces de vergers qui, généralement, produisent de très bons fruits.

La culture de l'olivier est admirablement bien étendue dans toute la région, où elle a acquis une très grande importance. Les huiles et les olives de Sfax sont les plus renommées de la Régence.

Au-delà de Sfax et dans les environs, on cultive la vigne qui produit d'excellents raisins, dont le prix n'est pas trop élevé (0,5 le kilog.). Pendant son séjour à Sfax, le 92e de Ligne fut très heureux de pouvoir profiter de cette aubaine à de semblables conditions. Les magasins étant fermés et la ville évacuée (par suite du bombardement), il était presque impossible de se procurer le nécessaire en attendant la rentrée des Sfaxiens qui se fit du reste très lentement et ne commença guère que le 22 juillet.

Dans les environs de Sfax le sol est généralement d'une grande fertilité, tous les voyageurs qui ont parcouru la Régence depuis le commencement de ce siècle sont unanimes à affirmer que ce pays, entre les mains d'une nation intelligente, laborieuse et industrieuse, deviendrait bientôt une des plus belles contrées du monde entier et pourrait fournir à l'Europe non seulement des céréales en abondance, mais encore un grand nombre de denrées précieuses, une quantité de matières textiles et des minerais de toutes sortes.

Que faudrait-il pour rendre à ce pays sa fécondité primitive ?

1° Une culture bien entendue, des routes, des chemins de fer et des ports accessibles. Partout, en effet, le pays des Khroumirs excepté, le sol de la Régence se prête à l'établissement des voies de communications et, en transformant en ports excellents et accessibles aux navires du plus fort tonnage, les ports de Tunis, Bizerte et Sfax, les colons ne feront pas défaut pourvu qu'on favorise leur installation et qu'on leur assure une sécurité absolue :

2° L'établissement de colons européens qui devront faire appel à la main-d'œuvre indigène, les exemples qu'ils donneront autour d'eux, amèneront, il est permis de l'espérer, le paysan tunisien à renoncer à quelques-uns des errements actuels ;

3° Création d'une école d'agriculture. — La création d'une école d'agriculture serait une heureuse tentative ; on y appellerait les fils des grands propriétaires indigènes qui fréquentent le collège de Tunis et, le Tunisien étant désireux d'apprendre et perfectible, les élèves sortis de cette école pourraient appliquer chez eux les méthodes qui leur auraient été enseignées.

Ces conditions remplies, il est permis de supposer que la récolte serait bientôt doublée et même triplée, attendu que les Tunisiens, bien qu'étant plus travailleurs et de mœurs plus douces que les Arabes d'Algérie sont, comme eux, de médiocres agriculteurs : les terres ne sont jamais fumées et ne reçoivent qu'un labour insignifiant. Aussi leur rendement ne dépasse-t-il pas 6 hectolitres à l'hectare dans les années moyennes. Les troupeaux ne sont l'objet d'aucun soin : on laisse les moutons, les chèvres, les bœufs, les ânes, les chevaux s'accoupler librement sans se préoccuper du choix des reproducteurs.

Voies de communication.

Les routes manquent, les ports sont insuffisants et d'immenses

régions souffrent de la sécheresse faute de canaux d'irrigation. Il faut reconnaître qu'en matière de travaux publics, il y avait en Tunisie une grande tâche à accomplir ; le protectorat, succédant à une administration indigène peu soucieuse des intérêts économiques du pays, n'a trouvé sur l'étendue du territoire ni routes, ni ports, ni canaux d'irrigation.

Il faut malheureusement reconnaître que peu de choses ont été faites ; on le comprend lorsqu'il s'agit de ports et de routes. L'administration française obligée, dès le premier jour. de parer à toutes les dépenses avec les recettes du budget tunisien, ne pouvait consacrer des sommes importantes aux voies de communication, mais il était possible de confier à des Compagnies la construction des lignes ferrées dont l'utilité est indiscutable ainsi que l'aménagement des ports.

On peut donc regretter qu'après 6 ou 7 ans d'occupation il n'ait pas été construit plus de 15 à 20 kilom. de chemins de fer dans la Régence et que le premier coup de pioche n'ait pas été donné plus tôt au port de Tunis.

Au commencement de 1887, trois routes seulement dont la plus longue n'a que 20 kilom. sont achevées ; de Tunis à Hamman-Lif : de Tunis au Bardo ; de Tunis à La Goulette. D'autres sont en construction, de Tunis à Bizerte ; de Tunis au Kef ; de Tunis à Zaghouan et à Sousse ; de Tunis à Kairouan (cette dernière est achevée depuis peu). C'est un total de 215 kilom. de routes terminées et 170 en construction.

Voies ferrées.

Une seule ligne ferrée est en exploitation : celle de la vallée de la Medjerda, de Tunis à la frontière algérienne, en outre le tronçon de Tunis à Hammam-Lif. La ligne Bône-Guelma était construite avant l'occupation ; sa longueur est de 211 kilom. Elle jouit depuis sa concession d'une garantie du gouvernement français.

Reste à citer le petit chemin italien de Tunis à La Goulette « dernière hypothèque de l'Italie sur Tunis et Carthage. » Quant au chemin de fer Decauville installé pendant l'expédition pour le service de l'armée entre Sousse et Kairouan, il fonctionne très irrégulièrement, trois ou quatre fois par mois.

Est-il besoin de dire qu'une aussi grande insuffisance des moyens de communication entrave le développement commercial du pays, renchérit ses produits et éloigne même les colons qui ne veulent pas

acheter des terres tant qu'ils ne seront point assurés d'avoir une bonne route pour conduire leur récolte jusqu'au marché ou jusqu'à la mer? Les dépenses occasionnées sont aujourd'hui fort élevées ; c'est ainsi que pour transporter un hectolitre de vin de Dar-el-Bey à Tunis, distant de 104 kilomètres, l'expédition revient à 4 fr. 80, alors que la valeur de la marchandise elle-même ne dépasse pas 35 à 40 francs. A Tunis, l'expéditeur doit supporter de nouveaux frais s'il veut exporter sa marchandise de la ville à la Goulette d'abord, puis de la Goulette au navire, car les bâtiments sont obligés de mouiller au large à plus d'un kilomètre du rivage.

Lignes stratégiques.

Après avoir organisé les différentes voies de communication à l'intérieur, permettant de se rendre rapidement d'un point à un autre de la Tunisie, soit par les voies de terre, soit par les voies ferrées, il conviendrait de songer aussi, d'un côté, à assurer, par des lignes stratégiques, les derrières de la Tunisie, afin de la défendre contre les excursions des tribus de la Tripolitaine, contre toutes les agressions du monde musulman, et de l'autre, à utiliser la situation exceptionnellement favorable du port de Bizerte, aujourd'hui simple lieu de rendez-vous pour les bateaux corailleurs de la côte. Le lac de Bizerte, mis par un chenal en communication avec la mer, s'étend sur un espace d'environ 50 kilomètres carrés ; il a même sur ses bords une épaisseur d'eau de 3 à 5 mètres et dans les fonds de milieu la sonde descend jusqu'à 12 et 13 mètres. Ainsi se trouvent réunies à Bizerte toutes les conditions nécessaires pour l'établissement d'un grand port militaire qui pourrait faire échec aux positions stratégiques anglaises de Gibraltar et de Malte et intercepter entre elles la route directe de l'Angleterre aux Indes par la Méditerranée et le canal de Suez au seul point où, pour nous, cette route est vulnérable.

Administration.

Le pays continue à être gouverné par un souverain musulman, Sidi-Ali-Bey, successeur de Mohammed-el-Sadok, mais deux actes qui le lient envers la France ont considérablement restreint ses pouvoirs. —Le premier, le traité de Kasr-Saïd, le second, signé à la Marsa le 8 juin 1883;—celui-ci contient le mot de «Protectorat», qui ne figure pas

dans le traité de 1881 et nous permet, en réalité, de mettre notre véto à tout acte émanant du Bey qui pourrait nuire à la bonne administration du pays. Il suffit d'en citer le premier article qui est ainsi conçu :

« Afin de faciliter au Gouvernement français l'accomplissement de » son protectorat, Son Altesse le Bey de Tunis s'engage à procéder » aux réformes administratives, judiciaires et financières, que le Gou» vernement français jugera utiles. »

Le Bey a deux ministres : le premier, qui dirige les caïds ou gouverneurs et le Ministre de la Justice et de la Plume ; mais les Ministres réels sont les Ministres français : le Ministre des Affaires étrangères, qui n'est autre que le Résident général : le Ministre de la Guerre, le Général commandant le corps d'occupation, puis les Chefs des grands services publics, les Directeurs des finances, des travaux publics, de l'enseignement, lesquels sont appelés dans les Conseils du Gouvernement et préparent chaque année le budget.

Le Conseil des Ministres est présidé par le Résident général. Enfin, le Secrétaire général du Gouvernement beylical est un Secrétaire d'ambassade français.

Dans les provinces, des sortes de Préfets indigènes nommés caïds, assistés d'un ou plusieurs lieutenants ou kalifs, sont chargés de l'administration. A côté d'eux, placés dans un poste d'observation, sont les Contrôleurs civils qui exercent auprès des autorités indigènes les mêmes fonctions de direction et de conseil que le Résident général auprès du Bey ; ils sont aujourd'hui au nombre de treize, installés à Tunis, à la Goulette, Mateur, Bizerte, Kairouan, Sfax, Toseur et Djerba.

Si l'on a pu blâmer quelquefois la France d'employer trop de fonctionnaires, on ne saurait lui adresser un semblable reproche pour la Tunisie, où les treize contrôleurs représentent le gros du corps des fonctionnaires. Les contrôleurs ne doivent pas administrer : leur rôle n'en est pas moins considérable puisqu'ils parcourent les tribus, entendent les indigènes, se rendent compte par eux-mêmes de la manière dont les lois sont observées.

Réformes introduites dans la Régence par le Protectorat.

Sans citer ici toutes les réformes qui ont été introduites dans la Régence, nous nous contenterons d'énumérer les principales :

Réformes administratives, institutions des municipalités, réformes financières, équilibre du budget, suppression de certains emplois inutiles, réduction de l'armée beylicole, réforme de l'enseignement, création d'une justice française, institution de l'état-civil

Parmi les meilleures de ces réformes, il faut signaler celle qui a eu pour résultat d'empêcher les Caïds, les Kalifas et les Cheiks de percevoir trois ou quatre fois l'impôt comme ils le faisaient souvent avant l'occupation française.

Aujourd'hui, toutes les côtes sont inscrites sur des registres à souche envoyés chaque année aux Caïds ; ceux-ci inscrivent sur la souche la somme perçue, détachent le reçu écrit en arabe et doivent la remettre à l'indigène. Les Tunisiens commencent à comprendre l'usage de ce petit papier et ne manquent pas de le réclamer quand, par hasard, il plaît encore à l'autorité d'oublier de le donner.

Il en est toutefois deux qui semblent plus importantes que les autres parce qu'elles ont établi, confirmé devant l'Europe et avec son consentement, la situation toute particulière de la France en Tunisie : c'est la suppression des capitulations et la conversion de la dette.

L'effet principal des capitulations est de placer les étrangers, vivant en pays ottoman, sous la juridiction de leurs consuls, qui, seuls, ont le droit de les juger, de les condamner et d'exécuter les sentences prononcées contre eux.

La deuxième grande réforme a été celle des finances. Le Gouvernement beylical ayant fait, à diverses époques, plusieurs emprunts auxquels avaient souscrit des rentiers français, anglais, italiens, avait dû consentir, en 1869, à l'installation d'une Commission financière composée de neuf membres, trois Français, trois Anglais et trois Italiens, dont la fonction était d'assurer l'exact paiement des coupons aux porteurs de titres.

Le chiffre réel de la dette tunisienne, en 1884, « dette consolidée, dette flottante, » s'élevait à 142 millions de francs. Le service de ses intérêts exigeait environ 8 millions, ce qui était une charge fort lourde pour un budget dont les recettes étaient alors de 14 à 16 millions. En outre, la Commission internationale, qui n'avait pas à se préoccuper du développement des ressources naturelles du pays et qui avait encore moins souci du développement de l'influence française, rendait impossible toute réforme du budget et des impôts.

Afin de faire cesser cet état de choses ruineux pour les finances tunisiennes, incompatible avec le fonctionnement du protectorat, le

Gouvernement autorisa le Bey à émettre, sous la garantie du Trésor français, un emprunt pour le remboursement de la dette consolidée et de la dette flottante. — Loi du 9 avril 1884 approuvant la convention de la Marsa du 8 juin 1883.

Le total de cette nouvelle dette unifiée fût de 142,550,000 francs répartis entre 315,376 titres de 500 francs rapportant 4 %, soit 20 francs. Elle exige l'inscription annuelle au budget de la Régence d'une somme de 6,307,620 francs, ce qui, au taux beylicale, procurait une économie d'environ 1,380,000 francs sur le service de l'ancienne dette. En outre, comme on avait offert aux porteurs des titres d'option entre le remboursement et la conversion et que tout débiteur a le droit de se libérer de ses dettes, l'opération équivalait à une novation.

L'ancienne dette ainsi éteinte, les arrangements internationaux qui la concernaient n'avaient plus leur raison d'être et tombaient d'eux-mêmes. La Commission financière internationale disparut et le Bey, c'est-à-dire l'administration du protectorat, retrouva la faculté de disposer des impôts et de régler, comme il lui convenait, les différents budgets du pays.

Telles sont, dans leurs lignes générales, les principales réformes introduites par la France en Tunisie, les conditions dans lesquelles s'exerce notre protectorat. Il serait injuste de ne pas être satisfait des résultats obtenus jusqu'à ce jour ; le budget est en équilibre ou, ce qui est mieux, en excédent, les différentes réformes introduites ont été acceptées par les indigènes sans révolte. Chaque jour, l'Administration française réalise de nouveaux progrès. Ainsi, pour tout dire en quelques mots, les décrets du Bey sont toujours datés de l'année de l'Égire et précédés des formules propres à la religion musulmane ; mais une ère nouvelle a commencé et c'est de la France que vient aujourd'hui la force vive et la volonté.

CAMPAGNE DE TUNISIE

(92e DE LIGNE).

Avant de traiter de la prise même de Sfax, il semble nécessaire de rappeler l'ensemble des évènements qui ont motivé cette opération.

Pour arriver à ce résultat, il faut remonter au commencement de 1871, c'est-à-dire à l'insurrection algérienne.

L'influence française qui, depuis 1830, avait régné presque sans contestation à la cour de Tunis, avait vu surgir une rivale par suite de nos désastres de 1870 : cette rivale était l'Italie.

A peine relevée par les mains aveugles de la France, l'Italie oubliait ses dix siècles de servitude et d'agenouillement pour rêver grandeurs et conquêtes. Les souvenirs de la gloire romaine obsédaient la jeune puissance et lui montraient dans l'Afrique du Nord une ancienne dépendance naturelle de l'Afrique.

Il nous était impossible de laisser s'établir une influence européenne rivale aux portes mêmes de notre colonie.

Les luttes d'influence qui existaient à la cour de Tunis et dont on accuse M. Maccio, alors consul d'Italie dans cette ville, d'avoir été le principal instigateur des incidents relatifs à la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et de la question de l'Enfida, ces différentes questions avaient appelé l'attention du Gouvernement français, lorsque des actes de brigands, commis par les Kroumirs, sur notre frontière d'Algérie, décidèrent la France à intervenir.

Le 6 avril, M. Barthélemy Saint-Hilaire envoya à M. Roustan, notre réprésentant à Tunis, une dépêche dans laquelle il le priait d'annoncer au Bey l'entrée prochaine de nos troupes dans la Régence pour châtier les Khroumirs des vols, meurtres, assassinats, dont ils s'étaient rendus coupables, ainsi que de la violation du territoire par les troupes tunisiennes, le Gouvernement du Bey étant absolument impuissant à les réprimer, c'est donc, disait la dépêche,en alliés et en auxiliaires du pouvoir souverain du Bey que les soldats français poursuivront leurs marches et c'est aussi avec les renforts tunisiens que nous devions châtier définitivement les auteurs de tant de méfaits, ennemis communs de l'autorité du Bey et de la nôtre.

Mohammed-el-Sadok adressa à M. Roustan une note diplomatique dans laquelle il protestait contre la violation du territoire tunisien par la France. Il voyait dans cette entrée de troupes françaises sur le sol de la Régence une atteinte à son droit souverain et spécialement aux droits de l'Empire ottoman. La France devait assumer la responsabilité de tout ce qui pourrait en résulter.

Dès lors l'expédition fût arrêtée et les troupes destinées à opérer en Tunisie furent concentrées sur la frontière algérienne, dans le cercle de la Calle et celui de Souk-Ahras.

Dès le 12 avril, 12,000 hommes, venus de France ou d'Algérie, s'y

trouvaient rassemblés et les opérations commençaient le 24 avril. Le corps expéditionnaire devait comprendre environ 25,000 hommes.

Deux colonnes furent formées sous le commandement en chef du génératl Forgemol. La composition de ces différentes colonnes ne sera pas donnée ; nous nous contenterons d'indiquer en quelques mots les dispositions arrêtées pour le plan de campagne.

Le plan de campagne consistait à pénétrer sur le territoire tunisien en trois colonnes mobiles ; celle de droite devait opérer vers le Sud par la vallée de l'Oued-Mellègue, enlever en passant le Kef, s'interposer entre les tribus révoltées et leurs voisines de l'intérieur. Les deux autres colonnes avaient pour mission d'envahir le pays des Khroumirs, de les attaquer dans leurs montagnes et de s'étendre dans tout le pays qui se trouve le long de la côte dans la direction de Tunis, tandis qu'un corps de troupe devait s'emparer de Bizerte et même Tabarca.

En résumé, nous devions faire un mouvement enveloppant aux deux ailes et direct au centre. Nous ne nous occuperons nullement de la marche de ces différentes colonnes, nous nous contenterons de poursuivre notre récit en relatant tout particulièrement les faits qui ont trait au 92e de ligne, depuis son départ de Lyon jusqu'à la prise de Sfax, en commençant par dire deux mots sur l'arrivée de la flotte à Bizerte.

Le 1er mai, la corvette cuirassée de premier rang, la *Galissonnière*, ayant à son bord le contre-amiral Conrad, la *Surveillante*, l'*Alma* (commandant Miot) et le *Léopard* se présentèrent devant Bizerte et sommèrent le gouverneur de leur livrer la ville dans deux heures. Le gouverneur consentit à ouvrir les portes à condition qu'on lui délivrerait un écrit constatant qu'il avait cédé à la force et que les biens et la vie des habitants seraient respectés par les troupes françaises : à dix heures, le drapeau français fut hissé.

Le lendemain, le général Bréart arrivait à Bizerte. En trois jours on avait débarqué environ 6,000 hommes provenant des 20e. 38e et 92e de ligne, du 30e bataillon de chasseurs à pied. On y avait joint une batterie des 1er, 9e, 12e, 13e et 23e régiments d'artillerie et différents services, etc.

Le 92e de ligne, sous les ordres du colonel Prouvost, se composait (à son départ de Lyon) des 3e et 4e bataillons formant ainsi le 92e de marche. Ces deux bataillons, au nombre de 35 officiers, 1,019 hommes de troupe et 8 chevaux, avaient quitté Lyon le 29 avril 1881 pour s'embarquer à Toulon le 2 mai, à bord de la *Guerrière*, et débarquer à Bizerte le 5 mai, à 4 heures 45 minutes du matin

Dans la soirée, le général Bréart quitte Bizerte pour se rendre à Bahirt-Gourmatta : une pluie torrentielle n'avait cessé de tomber et la marche s'était effectuée à travers des terrains difficiles ; le 9, il s'établit à Fondouk et le 10 arriva à Djedeïda, dans la matinée. Le 12 mai, il quitte Djedeïda et se dirigea vers le Bardo ; la veille au soir, sa colonne avait été renforcée par le 92e de ligne, resté momentanément à Bizerte; toute la colonne devait, ainsi réunie, aller s'établir à proximité de la Manouba.

Pendant ce temps là, c'est-à-dire depuis le débarquement des troupes à Bizerte, le Bey, ayant appris l'occupation de Bizerte, voulut proclamer la guerre sainte, mais cédant aux conseils de son entourage, il adressa à M. Roustan une nouvelle protestation contre l'entrée des troupes françaises sur le territoire de la Régence ; le général Bréart sachant à quoi s'en tenir sur ses protestations, se mit à poursuivre sa marche et le but de sa mission en se rapprochant du Bardo.

A l'arrivée de la colonne Bréart à la Manouba, des masses de curieux accouraient de tous côtés ; la musique jouait le chant du départ. Quelques instants après le général fit prévenir M. Roustan qu'il était à sa disposition (à la Manouba). Le Bey écrivit à M. Roustan pour protester contre la présence de nos troupes près de sa résidence et en même temps pour l'informer qu'il accordait au général Bréart, l'entrevue qu'il demandait. M. Roustan se rendit de suite à la Manouba et annonça au général que le Bey le recevrait le même jour à quatre heures du soir.

A la suite de la visite de M. Roustan, le général Bréart monta aussitôt à cheval ainsi que son état-major et, malgré une pluie battante, il se rendit au palais du Bey, escorté par deux escadrons de cavalerie. Il mit pied à terre devant la porte de la grille et les honneurs lui furent rendus par un peloton de soldats tunisiens qui formaient la haie. M. Roustan présenta le général Bréart au Bey qui était accompagné de M. Mustapha son premier ministre.

Le général français après avoir exprimé à Mohammed-el-Sadock les assurances contenues dans un télégramme spécial reçu la veille au Ministère de la Guerre, lui donna lecture du texte du traité qui fut accepté par le Bey et dont nous ne croyons pas utile d'en reproduire le contenu. Sur la demande du Bey, nos troupes n'entrèrent pas à Tunis (plus tard l'autorisation fut accordée).

(*A suivre*).

L'HORAIRE & LE CALENDRIER SIAMOIS

LES POINTS CARDINAUX

Il est bon de savoir mêler l'utile à l'agréable et de savoir passer du plaisant au sévère ; mais c'est surtout quand on ne peut l'appliquer qu'on comprend toute la justesse de cette sentence du poète Horace et de l'*honnête* Boileau ! Il serait difficile, en effet, d'imaginer un sujet plus technique et plus aride que celui que j'entreprends de traiter, et, si je ne comptais beaucoup sur la curiosité des uns et l'esprit de recherches et d'études des autres, je n'oserais développer une semblable question. Ce n'est donc point pour le seul plaisir de faire une entrée en matière grave et pédante, que je prends la liberté de demander aux lecteurs de mon court travail une attention soutenue. D'ailleurs, je viens de le dire, je serai court et en cela du moins je me conformerai aux préceptes de cet excellent disciple d'Apollon qui a dit : qui ne sût se borner, ne sût jamais écrire !

Si on veut bien lire avec attention les explications que je donne sur l'Horaire et le Calendrier siamois, on saura sans peine saisir les différences qu'il y a entre la manière de compter les heures et d'écrire les dates en siamois et en français : je n'ose pas aller jusqu'à dire qu'on saura indiquer en siamois le quantième du mois. En tous cas chacun pourra étudier cette question et il est même permis à tout le monde de s'escrimer pour tâcher d'apprendre si l'année actuelle est l'année du Rat et l'année suivante celle du Lapin ! Avec beaucoup de calculs, on pourra sans aucun doute y arriver.

Mais ne nous attardons pas et commençons par indiquer comment les Siamois désignent les divisions de l'heure, du jour, de l'année ; les Siamois ont un terme de plus et un terme de moins que nous. Il n'y a pas de mot en siamois pour désigner la semaine, mais par contre il y en a un pour indiquer les dixièmes d'heures. Les secondes sont inconnues dans ce pays.

Voici les termes :

Naht'ie. — Minute.
Baht. — Un dixième d'heure.
Moug. — Une heure.
Wan. — Un jour.
Du'an. — Un mois.
Pie. — Un an.

Les Siamois reconnaissent que le jour se divise en douze heures, dont six de l'aurore à midi et six de midi au coucher du soleil. Ils nomment *T'um* les heures de la nuit et en comptent douze du soir au matin. Ce qui est curieux c'est que, comme ils ne se préoccupent nullement des modifications que le changement des saisons apporte à la durée des jours, ils considèrent que la douzième heure du jour est la dernière heure du jour en hiver comme en été, qu'il fasse clair ou obscur. En cas d'observations, ils vous soutiennent hardiment qu'il fait nuit quand il fait jour et que, si la nature ne se conforme pas aux règles des heures siamoises, ils ne sont point dans leur tort.

Ils divisent la nuit en quatre parties composées chacune de trois heures de veille, appelées *Yahm* en siamois ; le premier quart commence au déclin du jour et dure jusqu'à neuf heures avant minuit ; le second va de neuf heures à minuit ; le troisième de minuit à trois heures ; le quatrième de trois à six heures du matin.

Le Siamois ne contient aucun mot pour désigner la semaine ; toutefois les jours de la semaine ont chacun un nom spécial.

Wan'aht'it	signifie	dimanche.
Wan-chan	»	lundi.
Wan-angk'ahn	»	mardi.
Wan-p'out	»	mercredi.
Wan-pra-hat	»	jeudi.
Wan-souk	»	vendredi.
Wan-Sŏouv	»	samedi.

Le mois des Siamois est lunaire ; il est d'environ vingt-neuf jours et demi : les Siamois donnent aux mois pairs trente jours et aux mois impairs vingt-neuf, afin de trouver cinquante-neuf jours en deux mois. Cela donne lieu à toutes sortes d'inconvénients auxquels ils remédient

par des complications, ce qui embrouille singulièrement leur façon de compter l'année.

Chaque mois ou lunaison a son propre nom : le mot « *Du'an* » signifie le mois lunaire et on y ajoute une désinence qui indique le rang de chaque mois. Ces mois ne correspondent pas aux nôtres, comme on le verra plus loin ; les voici :

Du'an aï	signifie	premier mois.
Du'an gei	»	second mois.
Du'an sahm	»	troisième mois.
Du'an sie	»	quatrième mois.
Du'an hah	»	cinquième mois.
Du'an hok	»	sixième mois.
Du'an chet	»	septième mois.
Du'an paat	»	huitième mois.
Du'an kow	»	neuvième mois.
Du'an sip	»	dixième mois.
Du'an sip-ët	»	onzième mois.
Du'an sip-saung	»	douzième mois.

Ces douze mois, dont six sont de trente jours, et six de vingt-neuf, forment l'année siamoise et donnent un total de 354 jours ; l'année des Siamois est donc plus courte de onze jours que la nôtre; mais qu'on n'aille pas croire que les Siamois sont pour cela plus vite vieux que nous !

Pour boucher ce vide, les Siamois intercalent dans dix-neuf années consécutives sept ou huit mois en plus et, pour parfaire le compte, ils ajoutent encore trois ou quatre jours qu'ils placent à leur guise. Comme on le voit, « il est avec le ciel des accommodements ! » De cette façon primitive et orientale tout finit par s'arranger.

Quand ils introduisent dans une année un mois supplémentaire, c'est le huitième mois qui est doublé ; cette année-là compte alors deux huitièmes mois de trente jours chaque. Ce n'est pas bien difficile, comme on le peut voir, et c'est pratique. De cette manière les Siamois s'efforcent de régler leurs mois, leurs années et leurs saisons sur les révolutions annuelles de la terre autour du soleil.

Le premier des deux huitièmes mois s'appelle : « *Burap'ah-saht* ou *Pat'oma-saht* » ; le second de ces mois : « *Outorah'-saht* ou *Toutiyah-sath* ».

Dans les dates, on désigne l'âge de la lune, soit croissante, soit décroissante, par les soirées qu'on appelle *K'am* : la conséquence du fait de régler leurs mois sur les lunaisons, fait que le jour des Siamois commence en définitive le soir, on peut donc dire que dans ce pays le jour, c'est la nuit, et vice-versa. On appelle la lune croissante, *K'ahng-K'oun*, et la lune décroissante, *K'ahng-raam*. La lune croît invariablement chez eux pendant quinze jours ; elle décroît pendant quatorze jours seulement les mois impairs et pendant quinze jours les mois pairs.

Les quartiers de la lune sont nommés *Du'an Kr'ouing siek*. Cette désignation n'est pas employée dans les dates.

On indique les années de deux façons : chaque année prend un nom pour un cycle, de douze ans, et six des années du cycle, tantôt les années paires, tantôt les impaires, suivant le rang de l'année initiale, appartiennent elles mêmes à une décade d'années. Donc, lorsque l'on a compté les six années paires ou impaires dix fois en ajoutant à chacune d'elles les dix années de la décade fondamentale, on arrive à un total de soixante années, qui forment un grand cycle. Ces grands cycles font l'office de nos siècles. Dès que le grand cycle des années impaires est terminé, on entre dans le cycle des années paires, et ainsi on continue et on recommence en indiquant par des chiffres le nombre des années.

Les noms des années sont très originaux et bien faits pour étonner des Européens.

1 — *Pie Ch'ou-al*, l'année du Rat ;
2 — *Pie Ch'alou*, l'année de la Vache ;
3 — *Pie K'ahn*, l'année du Tigre :
4 — *Pie Taoul*, l'année du Lapin ;
5 — *Pie Marohng*, l'année du plus grand Dragon ;
6 — *Pie Masëng*, l'année du plus petit Dragon ;
7 — *Pie Manouïc-a*, l'année du Cheval ;
8 — *Pie Mamaa*, l'année du Bouc ;
9 — *Pie Waouck*, l'année du Singe ;
10 — *Pie Rakah*, l'année du Coq ou du mâle ;
11 — *Pie Chaou*, l'année du Chien ;
12 — *Pie Koun*, l'année du Cochon.

Chacune de ces douze années, tantôt les paires, tantôt les impaires,

se rattache à une décade de dix années. Les décades s'appellent *Sök* ; voici les noms des dix qu'on emploie :

Eka-Sök, première décade ;
T'oh-Sök, seconde décade ;
Trie-Sök, troisième décade ;
Chatawal-Sök, quatrième décade ;
Bencha-Sök, cinquième décade ;
Ch'aou-Sök, sixième décade ;
Sopta-Sök, septième décade ;
Att'a-Sök, huitième décade ;
Noppa-Sök, neuvième décade ;
Samrett'i-Sök, dixième décade.

Les Siamois placent ordinairement la première lunaison siamoise vers novembre ou décembre ; et dans l'opinion du peuple l'année siamoise se termine avec le dernier jour de leur quatrième lunaison ; leur nouvel an commence donc le premier jour de la cinquième lunaison. Le jour de l'an populaire tombe donc entre le 9 mars et le 7 avril.

Les astronomes du pays placent toujours le jour de l'an officiel, soit le 11, soit le 12 avril de notre almanach. Les Siamois n'ont pas quatre saisons, comme nous ; ils n'en comptent que trois de quatre mois chaque ; ces saisons s'appellent « *Radou.* »

1 — *Radou raoum ou K'imham*, saison chaude ;
2 — *Radou fou ou Wasan*, saison froide ;
3 — *Radou na'ouv ou Heman*, saison froide.

En cela, ils ont observé les diverses saisons qui se succèdent à Siam et leur division des saisons est logique.

Les Siamois se servent pour écrire leurs dates de deux ères, l'une civile, l'autre sacrée.

L'ère sacrée s'appelle *P'outt'a-Sakaraht ;* elle part de la mort du dernier Bouddha ; à la pleine lune du sixième mois de l'année siamoise courante, c'est-à-dire le 23 avril 1889, l'ère sacrée a atteint sa 2432e année. Cette ère commence 543 ans avant l'ère chrétienne. Elle est d'un usage obligé pour tout ce qui a rapport au culte. En écoutant les prières que lisent ou récitent les Talapoints siamois, il est très curieux de constater que le Bouddhisme existe depuis 2432 ans et que, d'après

les Siamois, cette religion a encore 2568 ans à vivre. Peut-être estiment-ils que dans 2568 ans le monde aura touché à sa fin et que le Bouddhisme s'ensevelira dans le sein de la divinité impérissable avec les âmes des bienheureux et des élus !

L'autre ère des Siamois est l'ère civile, nommée : « *Choula-Sakaraht* ». Le commencement de cette ère a été fixé par décret d'un des grands Rois de Siam, et le dernier jour de la quatrième lunaison siamoise, c'est-à-dire le 10 mars 1889, cette ère a atteint sa 1250e année ; elle compte donc 638 ans de moins que l'ère chrétienne.

Pour terminer ces renseignements arides, je me contenterai d'indiquer comment les Siamois désignent les points de la boussole. Les points cardinaux s'appellent en Siamois « *Tit* ». Les Siamois commencent par l'est et continuent par le sud en donnant aux points cardinaux les désignations suivantes :

Est. — *Tit tawan aouk* ou *Bourap'ah;*
Sud-Est. — *Tit tawan aouk chieng tai* ou *Ahk'ane;*
Sud. — *Tit taï* ou *Horœdes;*
Sud-Ouest. — *Tit tawan tok chieng tai* ou *Taksmn;*
Ouest. — *Tit tawan tok* ou *Prachim;*
Nord-Ouest. — *Tit tawan tok chieng nacha* ou *Pa'hyap;*
Nord. — *Tit Noug'a* ou *Oudaoun;*
Nord-Est. — *Tittawan aouk chieng nouha* ou *Isahm.*

J'espère que l'aridité du sujet a été compensée par l'originalité des coutumes siamoises et qu'on y prendra quelque intérêt.

Gaston Routier.

Membre-Correspondant des Sociétés de Géographie
de Toulouse et de Lille.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA MER ROUGE ET L'ABYSSINIE

LES ITALIENS A MASSAOUAH

Conférence faite devant la Société de Géographie de Lille le 10 Mars 1889,

Par M. E. GUILLOT,
Professeur agrégé d'Histoire au Lycée Charlemagne,
Membre d'honneur et ancien Secrétaire-Général de la Société de géographie de Lille,
Secrétaire de la Société de géographie commerciale de Paris,
Officier d'Académie.

Suite (1).

2° L'Angleterre dans la mer Rouge.

La question de possession totale ou partielle des rivages de la mer Rouge offre pour l'Angleterre une importance capitale : c'est là, en effet, que depuis 1869 passe la route la plus directe vers les Indes, le long de laquelle elle s'est depuis longtemps efforcée de créer des stations militaires, route qu'elle surveille par Gibraltar et Malte, qu'elle commande par l'Égypte, Perim et Aden. On se souvient encore des difficultés singulières et impolitiques qu'elle souleva lors du percement de l'isthme de Suez dont elle devait pourtant profiter plus qu'aucune autre nation : aujourd'hui que le canal a rapproché de l'Inde les puissances riveraines de la Méditerranée plus que ne l'est l'Angleterre elle-même rien ne coûte à nos voisins d'Outre-Manche pour s'assurer dans le présent et dans l'avenir la possession d'une voie maritime et commerciale de premier ordre dont ils souffrent vivement d'avoir été obligés jusqu'à présent de respecter la neutralité.

Mais les prévisions lointaines et les précautions prématurées ayant toujours été un des traits de la politique anglaise, il ne faut pas s'éton-

(1) Voir page 129, tome XII, 1889.

ner que le Gouvernement britannique, avec une prudence digne d'éloges, et que malheureusement la France n'a pas assez souvent imitée, ait songé longtemps à l'avance à s'assurer des points stratégiques le long de la route que devait ouvrir M. de Lesseps.

L'Angleterre a occupé et fortifié Aden : elle s'est installée à Périm, au débouché de la mer Rouge, et plus récemment encore à Zeila et Berbera, d'où elle peut en surveiller les approches.

Lorsqu'elle prit, en 1839, possession d'Aden sous prétexte de réprimer la piraterie, c'était une misérable ruine. Les Anglais l'ont réparée et transformée. Aden compte aujourd'hui 35,000 habitants : elle est devenue un grand port de commerce et une place forte réputée imprenable : c'est une sorte de Gibraltar asiatique. Sur la côte méridionale d'Arabie entre deux presqu'îles rocheuses couvertes, celle de l'Ouest par le Djebel Hassan, celle de l'Est par le Djebel Chamcham 350 mètres) s'ouvre une baie large et profonde qui constitue un magnifique port naturel. Au pied des forts et des batteries qui couvrent les hauteurs du Chamcham, du côté de l'Orient, est bâti Aden, dans un repli de la montagne. Sur le versant occidental, à l'extrémité de la baie vaste et sûre, se trouve le port avancé d'Aden où s'arrêtent les grands navires : c'est Steamer Point, ville de création récente doit sa prospérité chaque jour croissante aux nombreux paquebots qui circulant entre l'Océan Indien et la Méditerranée. Une belle route de dix kilomètres le relie à Aden Longeant d'abord la mer, elle s'en écarte ensuite, pénètre dans le village de Malla et escalade les escarpements du Chamcham.

Aden s'élève au pied de rochers dénudés, car le pays est entièrement aride, dépourvu d'arbres et de verdure. Autour d'une place demi-circulaire les maisons construites à l'Italienne sont habitées par les consuls, les négociants européens ; derrière, la ville arabe avec ses cafés où grouille tout le jour une population nombreuse de marins étrangers mêlés aux Somalis et aux nègres. On parle au Bazar les langues de presque toutes les parties du monde.

Il pleut fort rarement à Aden et l'on ne trouve sur les rochers arides aucune eau potable. Aussi, pour subvenir aux besoins de la population, est-on obligé de recueillir l'eau de pluie dans de merveilleuses citernes que les Portugais avaient jadis commencées et que les Anglais ont réparées, agrandies et augmentées. Ce sont d'énormes réservoirs dont les fondations reposent sur le roc : les murs principaux ont une grande épaisseur et la profondeur des bassins est consi-

dérable. Des marches permettent de descendre au fond lorsqu'ils sont vides, et les bassins étant disposés d'étage en étage, on peut monter de l'un à l'autre par des escaliers extérieurs. Mais il arrive parfois, sous ce climat torride, qu'aux époques de grande sécheresse les citernes sont à peu près taries : la seule ressource, dans ce cas, est l'eau de mer distillée

La population se compose d'Arabes qui font le commerce du café, de l'encens, du bétail, des fruits ; beaucoup d'Indiens musulmans partis de leur pays pour faire le pèlerinage de La Mecque se sont arrêtés à Aden et y trouvent de fructueuses occupations ; les Somalis que l'on rencontre en grand nombre, travaillent dans les entrepôts de charbon de Steamer Point, promènent sur mer les passagers des navires qui relâchent, éventent les voyageurs en leur réclamant le bakschich (pour-boire), ou bien vont chercher jusqu'au fond de la mer la pièce de monnaie que l'on s'amuse parfois à leur jeter.

Ce qui domine dans les nombreuses relations que les voyageurs ne manquent point de faire sur Aden, c'est l'impression de grandiose étonnement causé par les fortifications innombrables qui protègent cette importante position stratégique. La montagne à pic est couronnée de bastions, de talus, de fossés avec pont-levis : des casemates ont été creusées dans le cratère même de l'ancien volcan : les portes sont gardées par des sentinelles armées qui ont la consigne de porter les armes à tous les Européens.

Le détroit de Bab-el-Mandel ou Porte des Larmes, qui unit la mer Rouge à l'Océan Indien, est divisé en deux passes d'inégale largeur par l'îlot de Périm, que constituent des amas de scories rougeâtres groupées autour d'un cratère central. 5 kilomètres 1/2 de long sur 1,800 mètres de large, telles sont les dimensions de ce rocher aride et totalement dépourvu d'eau potable. La passe de Menheli, qui le sépare de l'Arabie, a 3,200 mètres de large : c'est elle que suivent les navires de préférence à la passe occidentale, plus large mais moins bien connue.

Les Anglais ont pris Périm en 1857, y ont élevé un phare, des batteries et posté une petite garnison. L'importance excessive de cette position militaire n'empêche pas l'ennui de gagner les malheureux qui y sont relégués, au point de devenir mortel, si l'on en juge par les nombreux suicides dont ce petit coin du monde est le théâtre.

Lorsque la France se décida à faire occuper Obock et que l'explorateur Soleillet eut joint à ce comptoir Tadjoura et Sagallo, l'Angleterre

prit possession à son tour sur les rives du golfe de Tadjoura. Elle occupait l'Égypte : aussi fit-elle valoir ses droits sur deux anciens ports égyptiens, auxquels ne pouvait plus guère songer le khédive, Zeila et Berbera. Ce sont à la fois les débouchés du Choa et de l'Harrar.

C'est de Zeila qu'était partie, en 1876, vers l'Abyssinie, la mission italienne d'Antinori, qui fut en butte à la malveillance et à la rapacité du gouverneur de cette ville, Abou Beker. De cette côte partit aussi, en 1879, Giuletti, qui tenta de pénétrer vers l'Harrar, mais l'accès de cette ville sainte est rigoureusement interdit aux Européens et les seize personnes qui composaient la mission italienne furent impitoyablement massacrées. Berbera est surtout un excellent mouillage fréquenté par les caravanes, les petits bâtiments de la Perse, de l'Arabie, de Zanzibar, et ces deux nouvelles positions permettent à l'Angleterre de surveiller avec un soin encore plus jaloux l'entrée de la mer Rouge et la route des Indes.

3° L'Égypte dans la mer Rouge.

Il y a moins de sept ans, l'Égypte était, pour ainsi dire, prépondérante dans la mer Rouge dont elle occupait toutes les côtes occidentales, tandis que les conquêtes de Méhémet-Ali, englobant la Nubie, le Kordofan, le Dar-Four et le Soudan, avaient étendu la domination égyptienne jusqu'à la région des grands lacs. L'influence française se faisait profondément sentir dans cet empire nouveau qu'elle avait contribué à développer. Deux ministres étrangers, l'un Anglais, l'autre Français, faisaient partie du cabinet égyptien et exerçaient sur les finances égyptiennes un contrôle devenu nécessaire. L'ambition de l'Angleterre a réussi en peu de temps à annihiler dans ce pays notre influence que nos gouvernants ont commis la faute de ne pas soutenir. On sait comment le soulèvement d'Arabi-Pacha, chef du prétendu parti national, fournit à l'Angleterre l'occasion d'intervenir qu'elle attendait depuis si longtemps, comment aussi l'amiral Conrad, rappelé par le Gouvernement français, laissa libre carrière à la convoitise de l'Angleterre. Arabi fut pris, le contrôle anglais-français supprimé et la révolte du Mahdi, en détachant de l'Égypte les anciennes conquêtes de Méhémet-Ali, sembla justifier l'envoi de troupes anglaises destinées moins à arrêter l'invasion musulmane menaçante ou à repousser les derviches qu'à occuper l'Égypte et à surveiller de plus près le canal de Suez, la route des Indes. Il importe de ne conserver à ce sujet aucune illusion : en dépit des négociations souvent engagées; des

conventions signées avec la Turquie ou avec l'Europe et stipulant dans un temps donné l'évacuation de l'Égypte par les troupes britanniques, l'Angleterre est aujourd'hui maîtresse de la moitié de la vallée du Nil et des ports égyptiens de la mer Rouge : aucune raison, aucune puissance ne pourra la décider à abandonner une conquête si péniblement acquise et elle trouvera toujours dans les troubles du Soudan un prétexte valable en apparence pour retarder l'évacuation, c'est-à-dire pour ne jamais l'accomplir. Elle a compromis, morcelé un vaste empire qui comptait plus de quinze millions d'habitants : elle a à moitié détruit Alexandrie et ramené la Barbarie là où s'était développée la civilisation. Mais que lui importe ? Elle a étendu son domaine et s'est établie sur la route de l'Inde qu'il était jadis si facile de lui fermer !

Malgré son avidité insatiable, l'Angleterre n'a pu mettre la main sur tous les ports de la mer Rouge qui ont jadis dépendu de l'Égypte. Les Italiens s'étaient installés sur la baie d'Assab et à Massaouah : la France avait pris possession de la rive septentrionale du golfe de Tadjoura. L'Angleterre a dû se contenter d'arborer son pavillon à Zeila et Berbera, en face d'Obock, et d'occuper solidement les deux principales escales de la mer Rouge, Kosseir et Souakim,

Kosseir s'élève à 500 kilomètres au Sud de Suez, à l'entrée de plaines arides et dénudées comme les collines qui en forment l'horizon. Il n'y a pas de port pour les grands navires, et c'est à peine si les petites barques peuvent trouver un abri passable derrière les récifs de coraux qui, à cet endroit, bordent la côte. Pas de sources dans le voisinage : toute l'eau potable vient du Nil. La ville, qui compte à peine 2,500 habitants, est dominée par un fort délabré, jadis construit par les Français. Les tombes et les inscriptions romaines se retrouvent en grand nombre dans les environs. Malgré les inconvénients de sa situation, Kosseir est le vrai port de la Haute-Égypte, le point d'arrivée des caravanes qui viennent de Kenneh : là se pressent chaque année les pèlerins de La Mecque, venus de toute l'Afrique intérieure pour traverser la mer Rouge et atteindre Djedda. On avait songé à la création d'une voie ferrée qui, en rattachant le Nil à la côte, eut évité aux produits de l'Afrique intérieure la descente du Nil et le voyage à Alexandrie : l'anarchie qui a désolé l'Égypte a fait bien vite négliger ce projet.

Souakim, quoique moins peuplé encore (2,000 habitants), est un port beaucoup plus sûr, grâce à un long chenal qui s'avance dans l'intérieur des terres : la ville est située dans une île séparée de la côte par un étroit bras de mer. Elle était, avant la guerre du Soudan, le centre

d'un assez important mouvement commercial. On y apportait le riz, les dattes, le sel, les marchandises d'Europe, et on y prenait en échange des mules, des esclaves, de l'ivoire, de la gomme et des plumes. C'était aussi un port d'embarquement pour les croyants qui se rendent à La Mecque et bien souvent les marchands d'esclaves n'avaient aucun scrupule de se faire passer pour de fervents pèlerins afin d'exercer leur peu recommandable négoce. De Souakim part la route de caravanes qui aboutissait jadis à Berber et dans le Soudan égyptien. Depuis 1884 un viaduc livre passage à une voie ferrée qui, après avoir atteint le continent, conduit à Hundoub, situé à quelques kilomètres. C'est le premier trouçon d'une ligne importante qui sera probablement exécutée un jour et qui servira de débouché au commerce du Soudan et de la région du Haut-Nil, quand aura cessé la guerre religieuse qui désole ces parages.

4° La France dans la mer Rouge.

Sur les bords de la mer Rouge, comme dans plusieurs régions du globe, la France a acquis des stations militaires ou commerciales qu'elle n'a pas su conserver, des droits qu'elle ne s'est pas occupée de faire valoir. Et cependant ses représentants avaient paru dans ces contrées bien avant que les autres nations de l'Europe ne songeassent à s'y établir.

Dès le règne de Louis XIII, le Père Joseph, le fidèle conseiller et ami du cardinal de Richelieu, avait envoyé des émissaires en Abyssinie pour s'y ménager des alliances. Un roi d'Éthiopie, séduit par la glorieuse réputation de Louis XIV qui avait dépassé les bornes de l'Europe, avait écrit au grand roi pour lui demander son amitié. Au moment de l'expédition d'Égypte, Bonaparte, vainqueur des Mameluks, était venu à Suez et avait fait rechercher les traces de l'ancien canal creusé sous les Pharaons ; il projetait à son tour de réunir le Nil à la mer Rouge et d'étendre vers le Sud la domination française en négociant avec le négus d'Abyssinie.

Le projet de canal conçu et exécuté par M. de Lesseps attira, vers 1859, l'attention de l'Europe sur cette route nouvelle des Indes que s'occupait d'ouvrir notre glorieux compatriote et le long de laquelle la France aurait dû fonder des stations, ne fût-ce que pour la rendre libre en assurant sa neutralité.

Au commencement du second empire, un officier de marine très dis-

tingué, le capitaine Russell, signait avec le raz du Tigré, Négousié, alors prépondérant en Abyssinie, un traité qui cédait à la France la baie d'Adulis et les îles Dahlac, situées près de la côte occidentale de la mer Rouge. Ces droits incontestables n'ont jamais été soutenus et nos gouvernants ont perdu, par leur insouciance, une des positions importantes qui dominent à la fois la route des Indes et sont les débouchés de l'Abyssinie. Vaste et profonde, la baie d'Adulis possédait, au temps des Romains, un grand port d'où partaient les caravanes vers le Nord de l'Éthiopie; des ruines nombreuses rappellent encore son antique splendeur; mais la mort a passé par là. Depuis des siècles la solitude a envahi ces lieux, jadis si peuplés et si bruyants; des lianes rampent sur les statues brisées, sur les édifices anéantis; la mer elle-même s'est retirée à une assez grande distance. Çà et là, au milieu de la plaine immense, s'élèvent quelques tumuli, sortes de collines artificielles, soutenues à leur base par des murailles à demi effondrées; au milieu, une sorte de pyramide grossièrement construite en pierres plates superposées et jadis soudées par un ciment qui tombe chaque jour en poussière. Ce sont, d'après des légendes locales, les tombeaux des Roms, ces géants de race blanche venus du Nord et dont, jusqu'à présent, une crainte superstitieuse a empêché de profaner la dernière demeure.

Zoulla, pauvre hameau dont les huttes informes abritent une population misérable, a remplacé l'ancienne ville grecque d'Adulis; mais l'eau douce est à plus d'une heure et demie de distance et la mer est également loin de là.

L'archipel de Dahlac comprend de nombreuses îles, dont quelques-unes seulement sont habitées. La plus grande était jadis célèbre par ses pêcheries et c'était une position de premier ordre pour y installer un dépôt de charbon.

En vain, le capitaine Russel avait obtenu pour la France la cession de ces territoires; en vain, lors de l'expédition contre Théodoros (1868), les Anglais, après avoir débarqué à Adulis, évacuèrent la baie sur les représentations du cabinet de Paris, reconnaissant ainsi la légitimité de nos droits. Le Gouvernement du second Empire ne fit jamais occuper ces possessions qui étaient officiellement reconnues comme nôtres, et l'on finit par les abandonner d'une façon définitive.

Il en a été de même de Cheik-Saïd : c'est un petit territoire situé sur la côte d'Arabie, à l'entrée méridionale de la mer Rouge, et qui, bien mieux que Périm, commande la passe étroite qu'ont suivie jusqu'à ce

jour tous les navires. Sur une presqu'île que découpent deux baies principales, celle de Cheikh-Saïd et celle de Cheikh-Malou, et que termine, au Sud-Ouest, l'éperon du cap Bab-el-Mandeb, s'élève une chaine de collines, le Djebel-Manhali : les sommets ayant de 90 mètres à 270 mètres d'altitude dominent absolument l'îlot anglais de Périm dont le point culminant n'est que de 65 mètres.

Le massif de Cheikh-Saïd surplombe donc la position anglaise qui, malgré sa réputation de forteresse imprenable, ne saurait résister à des batteries établies sur le Djebel-Manhali. Malgré une chaleur saharienne, le climat de Cheikh-Saïd est assez sain ; balayé par les moussons, l'air est, en outre, très sec ; l'eau douce abonde dans les environs.

Tel est le territoire qui, en 1868, fut cédé par le cheikh Ali-Tabatt à une Compagnie marseillaise. En 1870, la France prenait possession de ce poste en y créant, pour les Maures, un dépôt de charbon qui subsista pendant toute la guerre avec le Prusse. Après le traité de Francfort, la France ne songeant plus qu'à réparer ses désastres, les navires de guerre quittèrent la baie de Cheik-Saïd et la Compagnie marseillaise abandonna son établissement, mais elle avait eu soin auparavant, dans une circulaire adressée aux autorités turques, de maintenir l'intégrité de ses droits pour l'avenir.

L'Angleterre résolut de profiter de l'occasion ; déjà, irritée de voir occupée par la France une position qui eut neutralisé Périm et Aden, elle avait, en juin 1870, suscité les prétentions et les protestations des Turcs ; une garnison ottomane avait débarqué près de Cheikh-Saïd, mais averti par le consul de France à Aden, le navire *le Bruat* vint protéger les colons établis sur le territoire dépendant de la France.

Pendant quatre ans il ne fut plus question de cette colonie, mais en 1884, à la suite des réclamations unanimes de la presse, le Gouvernement envoya une mission qui trouva Cheikh-Saïd occupé par des Turcs, et ceux-ci, forts de nos hésitations, ont, en 1885, proclamé dans le journal de Sand (capitale de l'Yémen), la légitimité et la continuation de leur occupation.

Il serait fort à désirer que le Gouvernement français fît valoir les droits indiscutables qu'il possède en obtenant de gré ou de force de la Porte l'évacuation d'un territoire usurpé par elle. Cheikh-Saïd n'est pas seulement, en effet, une position stratégique de la plus haute importance, c'est aussi. comme l'a si nettement compris et démontré M. Romanet du Caillaud, une position commerciale : sa situa-

tion à l'entrée de la mer Rouge la rend plus apte qu'Aden à servir d'entrepôt aux marchandises ; en s'y arrêtant, les paquebots, s'écartant moins de la ligne droite qu'en abordant à Aden, gagneraient quelques heures dans la traversée ; le bon marché des vivres faciliterait l'établissement des colons, l'eau douce des puits de Sakeya, situés à 18 kilomètres, pourrait être facilement amenée à la côte. Ainsi occupé et colonisé par nous, Cheikh-Saïd pourrait devenir entre nos mains un Gibraltar français qui. complétant Obock, neutraliserait Aden et dominerait Périm.

Ce n'est point sans des hésitations craintives et sans des lenteurs funestes que la France s'est enfin décidée à prendre possession du territoire d'Obock, situé sur le golfe de Tadjoura, au débouché de la mer Rouge, et qui domine la côte africaine comme Cheikh-Saïd commande la rive asiatique.

Dès 1849, M. Rolland, consul de France à Massaouah, en avait signalé l'importance : notre agent consulaire à Aden, M. Henry Lambert, fut assez heureux pour acheter habilement, en 1856, à des chefs indigènes, Obock et le territoire qui l'entoure jusqu'au raz Doumeirah, qui fait face à Périm. Les longues et laborieuses négociations qui précédèrent la ratification de la convention ne permirent pas à M. Lambert de prendre possession du territoire qu'il avait su assurer à la France : il fut tué dans une embuscade par des bandits arabes qui jetèrent son cadavre à la mer.

Au bout de six ans cependant, le traité signé par lui était approuvé ; MM. Goltdammer et Capitaine arboraient, en 1863, notre drapeau dans la colonie nouvelle, et l'année suivante le lieutenant de vaisseau Salmon, commandant du *Surcouf*, dressait l'hydrographie du port et de la baie. L'intrépide explorateur Soleillet, qui, à la fin de sa trop courte carrière, avait entrepris de rendre l'influence française prépondérante dans le Choa, et qui est mort en poursuivant cette œuvre patriotique, agrandit la colonie naissante d'Obock. Le port de Sagallo, dont les pénibles incidents, provoqués par le Cosaque Atchinoff ont récemment fait connaître le nom à l'Europe, fut cédé en 1882 par le sultan Houmed-Zoita, et les sultans de Tadjoura et de Gobad placèrent, en 1884, leurs États sous le protectorat de la France. Actuellement, la colonie française d'Obock, qui commence au raz Doumeirah, sur la mer Rouge, a pour limite, vers le Nord, la chaîne de montagnes qui court parallèlement à la côte pour se terminer au fond du golfe de Tadjoura dont toute la partie septentrionale reste ainsi française.

Dans une substantielle communication faite en 1884 à la Société de Géographie commerciale de Paris, et qui n'est elle-même que le résumé des grandes idées vulgarisées par lui dans le beau volume qui contient le récit et l'itinéraire de ses voyages, Soleillet a démontré, par des arguments sans réplique, la réelle utilité de notre possession d'Obock, qui, suivant l'appui prêté par le Gouvernement ou les ressources fournies par lui, pourrait devenir un port de relâche, une colonie française, un centre de commerce maritime ou enfin la tête de ligne d'une route commerciale vers le Choa et l'Éthiopie méridionale (1).

Tandis que la plupart des ports de la côte africaine de la mer Rouge sont plus ou moins ouverts aux vents du Sud et du Nord, Obock en est préservé, soit par le cap Ber, soit par les îlots, bancs ou récifs qui précèdent la baie. Le mouillage d'Obock, tel qu'il est. sans travaux, offre une rade close où un grand nombre de navires peuvent trouver en tout temps un refuge assuré. Comme dépôt de charbon, Obock a l'avantage d'être placé directement sur la route des navires allant ou venant de Suez, tandis qu'Aden, situé au fond d'un golfe, fait perdre aux bâtiments plusieurs heures. Les Anglais ont tellement compris cette supériorité de notre possession qu'ils ont, pour rivaliser avec Obock, créé un dépôt de charbon à Périm. Les navires français relâchent, d'ailleurs, actuellement à Obock où déjà les parcs à charbon ont été installés.

Obock présente également des ressources suffisantes pour permettre à des Européens de s'y fixer dans de bonnes conditions. Le climat est aussi sain qu'il peut l'être dans une région très chaude; la chaleur y est, du reste, toujours sèche et souvent tempérée par des brises de mer. L'eau douce, qui fait défaut à Aden, s'y trouve en abondance et excellente ; des puits peu profonds, creusés dans le lit de la rivière, à quelques centaines de mètres seulement de la côte, donnent de l'eau très agréable au goût et très saine. Tous les matériaux nécessaires à des constructions s'y trouvent facilement, et les cultures maraîchères, tentées en 1882, ont donné d'excellents résultats. Les pâturages de l'intérieur nourrissent de nombreux troupeaux. Obock est déjà devenu un gros village. Il y existe un hôtel d'Europe, peint en vert, mais qui

(1) Voir *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Paris*, Tome VII, 3e fascicule.

est, il est vrai, peu digne d'être recommandé aux voyageurs. A deux kilomètres est un grand jardin potager. C'est la promenade habituelle des habitants à laquelle conduit un petit chemin de fer Decauville.

Obock peut également devenir un important entrepôt de commerce. De vastes espaces peuvent être convertis en salines et on verra plus tard l'importance commerciale du sel en Éthiopie et dans toute cette région de l'Afrique : la pêche y serait productive : le mimosa, qui se rencontre en grande abondance, est très riche en matières tannantes. On peut aussi, à Obock, faire d'importants achats d'écailles, de nacre, de perles. Les indigènes y achèteraient volontiers des tissus de coton teints en bleu et des étoffes européennes.

De tout temps, la petite ville de Tadjoura, aujourd'hui française, a été le centre d'un commerce important et suivi avec le Choa et les pays Gallas, situés au Sud de ce royaume. Soleillet a toujours été intimement convaincu que le commerce du Choa, dont le souverain Menelik s'est toujours montré si favorable à la France et a si favorablement accueilli ses représentants, pouvait être facilement détourné vers nos possessions de la baie de Tadjoura et vers Obock, la plus importante d'entre elles. En réunissant Obock à Sagallo, Sagallo aux lacs Aoussa par une route ou un chemin de fer, on pourrait ensuite remonter le fleuve Haouasch jusqu'au pied du plateau éthiopien, à moins que reprenant le projet des Portugais, on ne veuille détourner le Nil Bleu dans l'Haouasch et amener ainsi auprès d'Obock un fleuve considérable.

En attendant l'exécution de ces projets dispendieux et, par conséquent, longs à exécuter, si tant est que leur exécution se fasse jamais, il eut été depuis longtemps facile de profiter des bonnes dispositions, témoignées à maintes reprises par le roi Menelik aux voyageurs français qui, comme d'Arnoux et Soleillet, ont pénétré dans le Choa. Il importe de répéter que le traité jadis passé entre Louis-Philippe et Sahala-Selassié, si peu connu aujourd'hui en France, a toute sa valeur au Choa, et son importance pourrait être d'autant plus grande que Menelik, notre allié, notre ami, devenu négus par la mort de Johannès, fonde en ce moment même un puissant empire en rattachant à son autorité l'Abyssinie toute entière.

5° L'Italie dans la mer Rouge.

L'Italie est la puissance européenne venue la dernière dans la mer Rouge; nous ne saurions dire qu'elle y a été la bien venue car son

établissement à Massaouah, outre qu'il a provoqué avec l'Abyssinie une guerre inévitable, est une des nombreuses causes qui, d'une façon si regrettable, a divisé et divise encore les deux principales nations latines de l'Europe.

Lorsque, par l'absorption graduelle des différents États de la Péninsule, l'unité italienne eut été constituée, il sembla nécessaire à la puissance nouvelle de manifester son existence et son activité extérieure par la fondation de stations navales ou de colonies. Dès 1869, l'amiral Acton et le professeur Sarpeto, chargés de diriger les études entreprises dans ce but, arrêtaient leur choix sur la baie d'Assab. Située sur la côte africaine, en face du port arabe de Moka, Assab pouvait être pour l'Italie un bon port de relâche capable de faire un petit commerce de cabotage avec les différentes villes de la côte et de devenir plus tard un débouché naturel de l'Éthiopie. Mais l'Angleterre veillait, et, fidèle à son principe de considérer comme britannique, ou devant le devenir, toutes les possessions qui peuvent être convoitées par d'autres qu'elle, tenta vainement d'empêcher cette acquisition. Le khédive dénonça directement à Victor-Emmanuel les intrigues anglaises, et la baie d'Assab fut alors achetée, non par le Gouvernement italien lui-même, mais par la Compagnie Rubattino, à laquelle avait, du reste, été fourni l'argent destiné à cette acquisition. Des travaux importants y furent exécutés en 1879, malgré la malveillance voulue de l'Angleterre et malgré les innombrables tracasseries du gouverneur d'Aden, qui s'efforçait d'empêcher l'embarquement des matériaux nécessaires au développement de la nouvelle colonie. Assab est ainsi devenue une petite ville et elle est le point de relâche des navires italiens dans la mer Rouge.

L'effervescence coloniale, à laquelle depuis dix ans ont plus ou moins cédé toutes les nations de l'Europe, s'était définitivement emparée de l'Italie. Assab ne suffisait plus à son ambition. Elle songea un moment à la Tunisie où l'élément italien si puissant semblait appeler son intervention : mais la Tunisie allait, à son grand désappointement, devenir terre française. La Tripolitaine, avec ses déserts, ne pouvait compenser cette perte et il pouvait être dangereux, d'ailleurs, d'entrer en lutte avec le fanatisme musulman dont cette contrée est le dernier refuge. L'Angleterre intervenait en Égypte : l'Allemagne commençait à se répandre au dehors. Il fallait à l'Italie une colonie à tout prix pour répondre au mouvement d'opinion publique qui s'était manifesté dans les principales villes et pour la mettre à la hauteur des grandes

puissances. Telles furent les circonstances qui précédèrent l'occupation de Massaouah que l'on a dû depuis si souvent regretter.

Remarquons au milieu de ces événements les calculs vraiment machiavéliques de l'Angleterre. Sous prétexte de protéger le khédive, elle allait bientôt occuper toute la vallée du Nil jusqu'à Wady-Halfa, Kosseir et Souakim, sur la mer Rouge : mais l'insurrection religieuse grondait dans le Soudan et exigeait l'envoi de nouvelles troupes. D'un autre côté, l'Abyssinie, qui avait jadis occupé Massaouah, voulait profiter du démembrement de l'Égypte et réclamait ce port qui constitue son unique débouché sur la mer Noire. Prendre Massaouah eut été une grande faute qui, sans profit appréciable, eut augmenté les embarras de l'Angleterre en la mettant aux prises avec l'Éthiopie. C'est alors qu'elle fit jouer à l'Italie le rôle de dupe en la poussant à occuper Massaouah. Par cette mesure, elle empêchait l'Abyssinie de reconquérir ce port; elle l'enlevait aussi à l'influence française, un moment si puissante en Éthiopie, et à l'influence russe dont le développement semblait menaçant depuis que le négus, au nom de la communauté de religion, s'était adressé au czar pour obtenir son amitié et peut-être son protectorat.

Le résultat fut celui qu'on pouvait attendre, mais que l'Italie, dans sa précipitation à coloniser, n'avait nullement prévu. L'Abyssinie refusa de reconnaître les faits accomplis; l'Italie se trouva aux prises avec elle : au lieu d'une simple et pacifique occupation, il fallut une guerre coûteuse et pénible, et l'échec de Saati, suivi des dépenses énormes que l'orgueil et, il faut le dire, le patriotisme italien ont jusqu'à présent approuvées, a suffisamment démontré les difficultés que rencontre dans son établissement cette colonie peu prospère et peu productive. La mort du négus Johannès, l'avènement de Ménélik, au milieu de guerres civiles, la capture récente de l'un des principaux chefs éthiopiens, permettront peut-être à l'Italie d'arriver à une entente et de diminuer les sacrifices en hommes et en argent qu'elle a dû faire jusqu'à ce jour; nous aurons plus loin occasion de montrer comment il serait nécessaire de surveiller les explorateurs italiens qui, depuis plusieurs années, ont visé à substituer dans le Choa l'influence de leur patrie à la nôtre qui y avait, jusque-là, tenu la première place.

Massaouah est bâtie sur une île reliée à la côte par une grande digue. Avant l'occupation italienne c'était un mauvais village, à l'aspect misérable, dont les huttes de paille étaient envahies par la poussière et où l'odeur intolérable des ordures jonchant le sol se mêlait partout aux

émanations de beurre fondu. Sur la place, bordant le quai, s'élevait le bâtiment de la douane. Autour de la ville, une aridité absolue : pas un arbre, pas un brin de verdure : sous les rayons d'un soleil de feu la température monte souvent à 54 degrés centigrades, provoquant de fréquentes insolations. Les Italiens ont quelque peu amélioré leur nouvelle position : on y trouve aujourd'hui quelques bâtiments en pierre, mais ils seront impuissants à créer la végétation là où elle n'existe pas et ne peut exister.

La question de l'eau, capitale pour tout établissement, présente, à Massaouah, des difficultés très graves : chaque matin, des femmes vont chercher sur la terre ferme, à une assez grande distance, l'eau nécessaire aux besoins de la journée. Elles constituent aussi, paraît-il. la classe des filles galantes à Massaouah, et Denys de Rivoyre rapporte l'histoire assez amusante d'une révolte qui avait éclaté sous la domination égyptienne parmi les porteuses d'eau, dont le gouverneur avait voulu autocratiquement supprimer la caste au nom de la morale et de la religion outragées.

Ce qui pourrait faire un jour la prospérité de Massaouah, c'est sa proximité relative du plateau éthiopien que l'on peut atteindre en quelques journées de marche à travers la plaine du Samahr, dont l'aspect monotone n'est interrompu çà et là que par de légères ondulations, par quelques mimosas et cactus ou quelques flaques d'eau saumâtre. Massaouah est le port physique de l'Abyssinie : c'est à la fois la raison de son importance et la cause des résistances qu'ont, jusqu'à ce jour recontrées les Italiens, car il est peu probable que le négus consente jamais à leur céder d'une façon bénévole l'unique ou tout au moins le principal débouché de ses États.

Quoi qu'il en soit, les Italiens sont à Massaouah où ils voudraient bien certainement ne pas être, mais où l'honneur national les oblige à rester. Leurs sacrifices déjà si grands ne sont peut-être pas terminés : les discussions qui ont eu lieu au Parlement italien, avant le vote récent du dernier budget des colonies, ont surabondamment prouvé combien les hommes d'État et l'opinion publique elle-même étaient déçus dans leurs espérances, et combien vif et sincère était le regret d'avoir écouté les suggestions de l'Angleterre pour prendre possession d'une aussi peu désirable colonie.

(*A suivre*). E. GUILLOT.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1889.

Excursion du 19 Mai 1889.

Cambrai, Vaucelles, les Sources de l'Escaut, Le Câtelet, le Canal de Saint-Quentin.

C'est vers Cambrai que la locomotive nous entraîne. Après avoir vu les plaines de l'arrondissement de Lille, couvertes, en ce moment, de moissons pleines de promesses ; l'agglomération si importante de Dorignies ; Douai et le départ des sarcleurs à la gare d'Iwuy, nous arrivons vers 9 heures à Cambrai. A la sortie de la gare, nous montons dans les voitures qui nous attendent et sans entrer dans la ville archiépiscopale, nous rejoignons la route de Crèvecœur. Route d'une monotonie désespérante, sans arbres ! à peine en voit-on quelques-uns à l'horizon, annonçant un village ! A l'entrée de Crèvecœur seulement, le paysage change; ici l'eau abonde et avec elle la verdure des arbres et des prés ; c'est d'abord le torrent d'Esnes et ensuite l'Escaut, sous la forme de ruisseau et de canal, ce dernier bordé de beaux arbres qui lui donnent grand air. La route s'élève ensuite pour atteindre les Rues des Vignes, seconde partie de Crèvecœur, dont la population se compose presque entièrement de bateliers et de haleurs de bateaux. Nous apercevons sur notre droite le mur d'un château-fort du XIIe siècle. L'église du pays est romane moderne, elle n'a de remarquable que d'être construite en briques de la base au faîte. La route continue à mi côteau, longe l'Escaut et la vue devient intéressante ; des bouquets de bois se pressent çà et là ; on aperçoit les toits d'ardoises ou de tuiles des fermes de Bel-Aise, Bonne-Enfance, Montécouvez, Bon-Abus et baignant dans l'Escaut, qui n'est encore qu'un ruisseau, la ferme et l'abbaye de Vaucelles, que nous allons visiter, grâce à l'obligeance de la propriétaire actuelle, Mme Valpinçon-Bonaire. Nous traversons d'abord le canal, puis l'Escaut et nous pénétrons dans l'abbaye par la voûte surmontée de l'ancien logement du concierge. Nous apercevons de suite, au travers des peupliers qui l'entourent, le toit de l'ancien cloître du XIIIe stècle. L'abbaye tire son nom de sa situation, Vallis cella (abbaye de Vallée) ; elle fut fondée en 1132 par saint Bernard. Parmi les souvenirs historiques qui s'y rattachent, rappelons seulement le séjour qu'y fit, en 1529, Louise de Savoie, mère de François Ier, se rendant à Cambrai pour signer la paix des Dames. Charles-Quint et Henri II, en 1556, ce dernier et Philippe II, en 1558, y signèrent une trêve. Le cloître, d'un aspect sévère et lourd, construit sous l'abbé Guillaume, de 1252 à 1254, est un vaste bâtiment à un étage, affecté aujourd'hui à divers usages domestiques. Cette construction, longue de 70^{m} sur 17^{m} de largeur, est soutenue par des colonnes de 2^{m}45 de circonférence et de 3^{m} de hauteur, y compris le chapiteau qui mesure 90 c. Ces colonnes sont distantes les unes des autres de 5^{m}50 en tous sens. Vers le milieu du cloître, défiguré par des constructions subséquentes, on remarque dans le mur d'une travée qui sépare transversalement tout l'édifice en deux parties, de petites colonnes accouplées d'une légèreté qui fait mieux ressortir encore la lourdeur des énormes piliers qui les environnent. A l'extrémité de cette travée, à gauche, se trouve une chambre carrée entièrement de style roman pur, en

plein cintre. Toutes ces constructions sont enfermées dans le vaste parallélogramme circonscrit par les murs extérieurs du bâtiment. Çà et là, on rencontre des pierres tumulaires qu'on foule aux pieds ou qu'on coudoie, dressées contre la muraille ; nous en avons remarquées plusieurs du XVIe siècle ; ces débris ne sont pas rares à Vaucelles , on en trouve partout, dans la cour et dans les jardins. Il est regrettable de laisser se briser et disparaître ces vestiges, témoins de la splendeur de ce monastère L'église renfermait les sépultures de trois évêques de Cambrai : Alard, sacré en 1175 et mort en 1177 ; Jean de Béthune, sacré en 1200, mort en 1219 ; Godefroy de Fontaines, mort en 1237 ; celles de deux archevêques de Reims : Henri de Dreux et Thomas de Beaumez ; celles de beaucoup de seigneurs du pays et les pierres tumulaires de plusieurs de ses abbés. Au fond du cloître se trouve une vaste portion, libre de constructions parasites , dont le sol a été exhaussé de trois marches ; cette partie, où l'on retrouve trois larges fenêtres du plus pur roman, ouvertes dans un mur de 2^{m}50 d'épaisseur. offre tout à fait le caractère primitif du bâtiment. La partie extérieure de ce mur, au moment de notre visite, était couverte de fraisiers en fleurs, poussant dans les anfractuosités de la muraille. Dans le jardin se trouve un large aqueduc, constitué par une partie de l'Escaut, détourné par les moines et les restes de l'ancienne église bâtie au XIIIe siècle par Villart d'Honnecourt. Cette église , commencée en 1191 sous l'abbé Godescalque, fut achevée en 1216 sous l'abbé Robert de Saint-Venant, et consacrée, en 1235, par l'archevêque de Reims, Henri de Dreux, qui y eut, plus tard, sa sépulture. L'abbaye prit vite une grande importance, de 12 religieux au moment de l'installation du premier abbé par saint Bernard, elle en eut 291 de 1204 à 1238, et 440 de 1238 à 1252. L'église conservait précieusement une épine de la Couronne de Jésus-Christ, que saint Louis avait envoyée en 1261. Elle fut saccagée en 1460 par le comte de Ligne, en 1482 par le duc de Brabant et en 1543 par le duc d'Arschot. Les abbés de Vaucelles avaient dans leur clos et celui de Montecouvez « toute seigneurie et justice haute, moyenne et basse. » Dès le XIIIe siècle, l'abbaye eut des moines qui firent des Lettres leur plus agréable passe-temps ; elle avait composé sa bibliothèque de manière à en faire un véritable trésor ; elle fut, plus tard, l'origine de celle de Cambrai. Le dortoir, à l'étage, est une vaste salle de 72^{m} sur 19^{m} ; elle servait dernièrement d'ateliers de filature. Le palais abbatial , situé perpendiculairement au grand cloître , fut construit sous l'abbé Michel-Césaire de 1498 à 1512 ; les appartements , restaurés depuis, sont tous du style Louis XV; on y remarque un élégant plafond avec les armoiries de Vaucelles une rampe d'escalier en fer forgé et une très belle plaque de foyer avec armoiries et insignes abbatiaux.

De l'abbaye, nous sommes allés visiter l'établissement agricole de M. A. Desmoutiers ; nous y avons été reçus par le propriétaire et sa dame avec la plus grande affabilité. Nous y avons admiré une basse-cour splendide , munie des appareils les plus nouveaux, couveuses artificielles, mangeoires, etc., et une multitude d'animaux de toutes espèces et de toutes races, et aussi de ces belles poules qui ont pris le nom du pays (Crevecœur). Après avoir pris congé de nos aimables hôtes , nous remontons en voiture et nous nous dirigeons vers Gouy. Une route bordée d'arbres jusqu'à la limite du département du Nord, et qui en est privée dès son entrée dans celui de l'Aisne, nous mène à ce village, dont les maisons blanches et les toits d'ardoises lui donnent un agréable aspect. C'est sur le territoire de Gouy que se trouvent les sources de l'Escaut , de ce fleuve dont nous avons vu l'embouchure à Flessingue l'année dernière. Nous traversons ce village et après avoir contourné l'ancienne abbaye du Mont-Saint-Martin, qu'habita Wellington en 1815, et devenue maintenant un grand établissement industriel , nous arrivons aux sources. Au milieu d'un site sauvage , écarté de la route. une des sources jaillit d'une niche en grès sur laquelle se trouve l'inscription suivante :

Felix sorte tua Scaldis
Fons limpidissimœ
Qui a sacro scaturiens agro
Aluis et ditas nobile belgium
Tot que claras urbes lambens
Gravius thetidem intras.

Un latiniste de nos collègues traduit ainsi ces vers latins :

« Ta destinée est heureuse, fontaine limpide de l'Escaut, qui, sortie d'un mont » sacré, vas arroser et enrichir la Belgique, et après avoir baigné les murs de tant » de cités illustres, cours te précipiter bien plus majestueuse dans la mer. »

Chacun de nous se livre à des réflexions sur l'origine si modeste de ce cours d'eau, si majestueux à Anvers et à Flessingue où il se jette dans la mer du Nord.

Sur le versant S.-O. du côteau, où l'Escaut prend sa source, un autre fleuve, « la Somme », y prend naissance aussi, à peu de distance du premier. Pas loin de là se trouve aussi Beaurevoir, où Jeanne-d'Arc fut enfermée.

Nous quittons à regret ce coin solitaire d'un caractère si sauvage et nous nous dirigeons vers le Catelet car nos estomacs crient famine.

L'après-midi est consacrée à la visite de l'entrée du souterrain de Bellicourt, le plus important de ceux construits pour le canal de Saint-Quentin. Une assez jolie route nous y amène. A cette époque, les lilas, les aubépines, les acacias en fleurs font de cet endroit un coin délicieux. Le canal est profondément encaissé et on y descend par des chemins en lacets tracés à travers bois ; la voute se présente à nous comme la bouche d'un four gigantesque, répercutant les bruits du toueur remorquant les bateaux, encore à une lieue de nous, au dire de l'éclusier. Nous avons là sous les yeux la seule grande communication fluviale de la Belgique avec le Nord de la France et avec Paris. Cette canalisation de l'Escaut fut projetée sous Louis XIV pour joindre la Somme à l'Escaut ; ce n'est seulement qu'en 1782 que les bateaux purent prendre cette voie. Ce canal prend son origine dans l'Escaut, à Cambrai, passe à Marcoing, entre dans le département de l'Aisne, reçoit le canal des Torrents, construit au XVIIIe siècle, quitte l'Escaut pour franchir, par des souterrains, la ligne de faîte entre Escaut et Somme, et pénètre dans la vallée de la Somme, au-dessous d'Omissy. La longueur du canal de Saint-Quentin, en y comprenant le canal Crozat, qui lui fait suite, est de 96 kilomètres environ ; les deux extrémités présentent 72^m de différence de niveau, rachetés par 35 écluses. Il fut terminé en 1818 et amélioré en 1827.

Nous retournons vers le Câtelet où les voitures nous attendent et nous repartons pour Cambrai par la route nationale, de Châlons à Cambrai. Nous laissons sur notre gauche Honnecourt, avec ses antiquités que nous regrettons de ne pouvoir visiter, puis Banteux et Bantouzelle, et nous rejoignons la route nationale de Paris à Lille et à Ostende, à la ferme de Bonavy ; nous retrouvons l'Escaut et le canal à Masnières, bourg important dont l'église possède de beaux vitraux, et nous arrivons à Cambrai par le faubourg de Paris. Cette antique cité, que l'on trouve mentionnée dès le IIe siècle de notre ère, fut annexée à la France, avec le Cambrésis, en 1678, à la paix de Nimègue. Elle possède des monuments importants, entre autres Notre-Dame, église métropolitaine, Saint-Géry, l'Hôtel-de-Ville, surmonté de son campanile accompagné de Martin et Martine, la statue de Batiste, l'inventeur du tissu qui porte son nom, etc., etc.

L'heure du départ approche, nous nous dirigeons vers la gare et à 10 h. 40, nous rentrions à Lille, enchantés d'avoir passé une bonne journée, mais toujours sous l'impression que nous ont laissée ces ruines d'un passé grandiose et déjà si loin de nous.

F.-D.

N.-B. — Les notes concernant Vaucelles ont été tirées des *Mémoires de la Société d'Émulation de Cambrai.*

BIBLIOGRAPHIE

CHILI & CHILIENS

Par M. Ch. WIENER, Membre d'Honneur de la Société de Géographie de Lille.

I.

Le N° de février dernier du *Bulletin de la Société de Géographie de Lille* donnait une étude très détaillée du commerce et des finances du Chili. Les lecteurs du *Bulletin* ont pu juger de l'importance et de la vitalité de ce pays par le mouvement des échanges. Maintenant c'est M. Wiener, ancien consul de France à Santiago, qui vient, par son beau livre « *Chili et Chiliens* », nous faire faire plus intime connaissance avec lui. C'est un Chili vécu qu'il nous apporte. Ce ne sont plus seulement des impressions de voyageur plus ou moins miroitantes, suivant les dispositions de l'observateur, plus ou moins bienveillantes selon la réception qui lui a été faite, le confortable des véhicules, la propreté des auberges et cette masse de petits détails qui, à l'insu même de l'auteur, colorent en gai ou assombrissent une longue pérégrination.

Il ne faut pas chercher dans le livre de M. Wiener les détails géographiques au sens classique du mot : il s'adresse à un public qui est censé les connaître. Au reste, il nous prévient dès la première page :

« J'ai vécu ce chapitre de géographie et je trouve entre un paragraphe de nos manuels classiques et le pays dont il parle la même différence qu'entre le signalement d'un voyageur dans son passeport et le voyageur même. Je ne vais ni rédiger un précis d'histoire, ni m'appesantir sur les tableaux de statistique ou les calculs d'économie politique. »

M. Wiener a vu et bien vu le Chili ; il l'a étudié à fond dans son histoire. dans sa politique intérieure et extérieure, dans sa constitution sociale, dans ses tendances. Il nous explique les succès de ce petit peuple dans sa lutte contre le Pérou et la Bolivie, lutte qui lui fait une place toute spéciale parmi les républiques hispano-américaines et l'a, dans l'opinion de tous, placé à l'avant-garde de la civilisation et du progrès dans l'Amérique du Sud.

II.

Une des choses les plus dangereuses pour la saine opinion que l'on doit se faire de tel ou tel peuple, c'est la facilité avec laquelle sont lancés les jugements tout d'une pièce sur le peuple en question ou même sur une catégorie dont il fait partie. Combien n'entendons-nous pas chaque jour de ces généralisations tranchantes sur les Italiens, par exemple, ou sur les Espagnols : quelquefois même Italiens et Espagnols sont mis « dans le même sac » comme « peuples du Midi. » Et pourtant existe-t-il entre deux peuples éloignés plus grandes différences qu'il n'y en a entre le dur et laborieux Piémontais dont le plus grand défaut est l'intempérance et le paresseux lazzarone napolitain, qui n'a peut-être qu'une qualité, la sobriété? Eh bien! ce procédé de généralisation excessive nous en avons été, à bien peu d'exceptions près, victimes dans l'opinion que nous nous étions faite sur les Sud-Américains. Il a fallu les récents événements entre le Pérou et le Chili pour nous ouvrir les yeux sur notre erreur. Lorsqu'éclata la guerre, tout le monde crut qu'entre deux peuples « si semblables » c'était le plus riche, naturellement le Pérou, qui devait fatalement l'emporter. C'est le contraire qui arriva. Lisez le livre de M. Ch, Wiener et vous comprendrez alors pourquoi le riche Pérou fut battu par le Chili : ce dernier est, en quelque sorte, le Piémont de l'Amérique du Sud, au moins du versant occidental de la Cordillière des Andes. Tandis que dans les autres Républiques, ses sœurs ou ses rivales, ce qui est souvent la même chose, nous nous trouvons en présence de révolutions et d'agitations continuelles, le Chili nous offre l'exemple d'un peuple gouverné avec une sagesse et une suite de vues bien rares, même chez les États les plus sages de l'Europe. Là une démagogie turbulente, avide de places, de jouissances et de « far niente », ici une hiérar-

chie sociale fortement constituée, et, du haut en bas, un goût prononcé pour le travail.

M. Wiener consacre un chapitre tout entier à l'instruction publique. Il nous montre ce peuple d'abord l'un des plus illettrés du monde civilisé et arrivant en un temps fort court à marcher sur la même ligne que les plus avancés de l'Europe. Résultat : lisez plutôt :

« Il est sans exemple, dit M. Wiener, dans les armées Sud-Améri-
» caines, de trouver, comme cela a eu lieu pour l'armée chilienne,
» dans la poche du dernier soldat, des cartes géographiques, des pré-
» cis contenant des indications sur tous les pays à envahir, et à côté
» des officiers, des ouvriers pour jeter des rails de chemins de fer,
» des ponts, ou pour relier, par des fils, les quartiers généraux avec
» les lignes télégraphiques existantes. »

Ceci pour les travaux de la guerre. Les chapitres sur les mines, le commerce et l'industrie, l'agriculture, ne sont pas moins édifiants. Partout nous retrouvons la même préoccupation : se tenir au courant du progrès moderne.

L'industrie, faible encore, commence à s'affirmer : avec une législation libre-échangiste, elle a à lutter contre l'industrie européenne plus expérimentée. Partout, cependant, on signale des créations nouvelles, ateliers de constructions, fonderies, tissages, fabriques de dentelles, brasseries, raffineries, etc. Le mouvement est donné, l'engouement pour les articles européens se porte sur les similaires chiliens... quand ils existent. Tandis que les Républiques voisines comptent presque absolument sur les étrangers pour exploiter les richesses naturelles du sol, ici, l'étranger, Européen et Nord-Américain, est également attiré, mais surtout comme instructeur. L'ouvrier chilien a l'esprit d'imitation, dit M. Wiener, il n'y a qu'à lui montrer la voie : l'on peut être sûr qu'il la suivra.

C'est surtout en agriculture que le Chili a pris un brillant essor. Longtemps les cerveaux ont été hantés par les mines et les filons du Nord ; puis on s'est calmé et l'on a commencé par cultiver les céréales. Pendant la « fièvre de l'or » de la Californie, c'est le Chili qui a presque exclusivement nourri les travailleurs des placers. Depuis 1854, l'Angleterre achète les blés du Chili; la France aussi en a importé à diverses reprises, mais jusqu'à l'époque de notre guerre de 1870, les autres branches de l'agriculture étaient assez négligées : l'on a enfin compris que les meilleures mines d'or étaient de ce côté. Aucun sacrifice n'a été épargné : irrigations, construction de routes, acquisition d'ani-

maux reproducteurs des meilleures races. La vigne et l'olivier commencent à couvrir les côteaux sur nombre de points. Les plus grands noms du Chili ont pris la tête du mouvement. Les mêmes hommes qui ont gouverné l'État avec tant de sagesse et d'autorité sont aussi ceux que l'on retrouve dans toutes ces belles entreprises.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur ce sujet. Nous n'avons certes pas l'intention d'analyser le livre de M. Wiener, mais seulement de l'annoncer à nos lecteurs. Il faut le lire. On assistera aux réunions de famille de Santiago ; l'on fera connaissance avec les hommes d'État, les littérateurs, les artistes, avec le Chili vivant, avec les colonies étrangères, le monde diplomatique et administratif.

L'éditeur a eu le soin de nous donner de nombreuses gravures qui augmentent encore le charme de l'ouvrage. En le fermant, tout lecteur sera reconnaissant envers M. Wiener de nous avoir fait part de ses études et lui rendra cette justice qu'il n'a pas écrit en vain puisque, ainsi qu'il le dit dans l'épigraphe de son livre, « il nous donne l'idée d'une nation « sobre, pratique, laborieuse, bien ordonnée et gouvernée sagement. »

De P.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

AFRIQUE.

France et Congo. — C'est le 10 août que la Compagnie Fraissinet a inauguré le nouveau service maritime-postal entre Marseille et la côte occidentale d'Afrique, qui complète celui du Havre au Congo, déjà inauguré le 5 juillet.

Voici les escales du service : Oran, Las Palmas, Dakar, Conakry, Freetown, Sierra-Leone, cap Palmas, Grand-Bassam, Les Popos, Assinie, Cotonou, Lagos, Bonny, Old Calabar, Benito, Libreville, Loango, Banane, et, facultativement, les autres ports de la côte occidentale d'Afrique.

Le premier départ sera effectué par le *Pélion*, capitaine Fabrique ; le second, qui aura lieu le 10 octobre, sera effectué par le *Taurus*.

Le *Pélion* a été construit en 1883, à Dombertown (Écosse).

Il est muni de machine Denis ; sa jauge brute est de 1,721 tonneaux.

Il peut porter jusqu'à 2,200 tonnes de marchandises.

Il a un assez faible tirant d'eau, qualité précieuse pour pouvoir débarquer sur les rivages où il va se rendre.

L'installation du paquebot ne laisse rien à désirer.

35 passagers de 1re classe, 24 de 2e et 30 de 3e classe pourront y trouver place.

Quant à la vitesse du navire, elle doit être réglementairement de 9 nœuds.

Les essais, qui viennent d'être faits en présence de MM. Ferrat, capitaine de vaisseau, Duportal, directeur des postes et télégraphes à Marseille, et Taton, ingénieur de la marine, devaient donner 10 nœuds 1/2 de vitesse, et on a atteint 12 nœuds 80.

Pour juger de la vitesse en route libre, les essais ont été poussés jusqu'à Gênes et le navire a filé 12 nœuds, au lieu de 9 que prescrit le cahier des charges.

Le paquebot sera pourvu de vivres frais pour toute la traversée. A cet effet, des glacières très importantes et des appareils à glace système Carré, ont été installés à bord.

De plus, des machines distillatoires pourront fournir 15 tonnes d'eau distillée par jour.

Le *Pélion* emporte un chargement complet, principalement à destination de Conakry, sur la rivière du Sud, le siège du nouveau gouverneur, pour Grand-Bassam et surtout pour les Popos, Assinie et Cotonou, où se fait un commerce des plus importants. C'est, en effet, sur ces points que sont établis les comptoirs de négociants et armateurs marseillais.

État Indépendant du Congo. — M. le capitaine du génie belge, Louis Valcke que nous avons entendu avec tant d'intérêt à Lille, il y a quelques années, en compagnie de sa jeune dame, à la veille de son deuxième départ pour le Congo, vient d'y repartir et est arrivé à Matadi en juillet dernier, il a pu y constater un évènement important et controversé jusqu'ici, par M. de Brazza lui-même, l'entrée dans ce port du steamer *Lualaba*, capitaine Murray, de la ligne de navigation d'Anvers au Congo, jaugeant plus de 2,000 tonnes. Les tourbillons, les passes parfois étroites et à coudes un peu brusques que l'on avait appréhendés jusqu'ici ne sont d'aucun obstacle à la navigation du cours du grand fleuve depuis Boma jusqu'à Matadi.

Chemins de fer. — La première brigade d'ingénieurs belges qui doit construire le chemin de fer du Congo, de Matadi au Stanley-Pool, a quitté Anvers le 11 octobre 1889, à bord du même navire.

Ils sont au nombre de cinq et emmènent avec eux un docteur et des hommes de diverses corporations.

25 millions ont été souscrits à cet effet par l'État belge, le Roi et des particuliers.

Ils assurent qu'en cinq ans il sera terminé. La ligne aura 426 kilomètres. Une seconde expédition partira en novembre prochain.

Il n'y avait en Afrique, il y a une trentaine d'années, que l'Égypte et l'Afrique australe qui en possédaient, la première en avait 300 kilomètres et la seconde 80 kilomètres.

Mais depuis lors, leur construction s'accrût et en 1875, il en existait 2,432 kilomètres, chiffre qui s'éleva jusqu'à 5,666 kilomètres exploités en 1883; aujourd'hui, voici la nomenclature de ceux y existant jusque fin 1887 et 1888 :

Algérie...............	2.188	kilomètres	d°	d°
Tunisie...............	212	»	d°	d°
Gouvernement du Cap..	2.330	»	d°	d°
Égypte...............	1.518	»	d°	d°
Sénégal.............	350	»	d°	d°
Ile de la Réunion......	120	»	d°	d°
Ile Maurice...........	106	»	d°	d°
Angola...............	25	»	d°	d°
Total..........	7.015	kilomètres.		

— M. le capitaine Hanneuse, ancien résident de l'État du Congo, à la station des Falls (Haut-Congo) et qui avait organisé l'Exposition congolaise qui a excité tant d'intérêt à l'Exposition d'Anvers, vient de rentrer à Bruxelles, de retour de son second séjour au centre de l'Afrique. Il rapporte une lettre du chef arabe Tippo-Tip pour le roi Léopold.

— Il y a actuellement, dans la région longeant le Fleuve depuis le Stanley-Pool jusqu'aux Falls, vingt-huit établissements échelonnés sur ses rives, dont six missions catholiques ou protestantes.

— Pendant l'année 1888, il a été envoyé au Congo 16,272 lettres, dont 4,572 de Belgique, 3,384 d'Angleterre, 2,540 au Congo portugais, 1,934 de Portugal, etc., etc. Le total des objets postaux à l'entrée au Congo s'élève, pour 1888, à 32,984.

Il a été expédié pendant cette même année, du Congo en Belgique, 5,312 lettres et cartes. En Angleterre, 2,640; au Congo portugais, 940, etc., etc. En total, 18,292 objets postaux.

Le service intérieur de l'État se clôture par un total de 4,840 objets postaux, et

celui du transit par 2,272, soit un mouvement général de 51,264 objets postaux, reçus et expédiés en service international pendant l'année 1888.

— Une nouvelle circonscription administrative est créée au Congo dans la région du nord de Boma.

Par arrêté du gouverneur général en date de Boma, le 20 juin 1889, les parties de territoire de Boma et de Banana comprises entre le Chiloango et la Loukoula, jusqu'au 13e degré de longitude Est, et la rive gauche de la Loukoula, à une profondeur de 23 kilomètres et jusqu'au même degré, sont temporairement distraites de ces districts et seront administrés par le chef du poste de Nzobé.

La direction de cette nouvelle station a été confiée à M. Massart, à qui l'arrêté du 30 juin donne les attributions d'un commissaire de district.

Le poste de Nzobé a commencé à être installé dans le courant du mois de mai. Il est situé sur le bord du Chiafo-Loange, petit cours d'eau reliant le Chiloango à la Loukoula. M. Massart, qui en a la direction, écrit que le 1er août la station sera entièrement construite et que les différents services administratifs fonctionneront. Tandis que les indigènes de l'endroit, sous la direction de son adjoint et de ses hommes d'escorte, défrichaient le terrain et élevaient les bâtiments, M. Massart entreprenait, le 10 juin, le voyage de Nzobé à Boma. Parti en canot de Nzobé, il remontait le Chiafo-Loango et la Loukoula jusqu'à Kifoucou, où il prenait la voie de terre. Après cinq à six jours de voyage à travers cette contrée, il est arrivé en bonne santé à Boma.

— Par décret du Roi Souverain de l'État du Congo, donné à Bruxelles, le 25 juillet 1889, la chasse à l'éléphant est interdite dans toute l'étendue du territoire de l'État, à moins de permission spéciale.

Le gouverneur général détermine les conditions de cette permission et les taxes à percevoir de ce chef. Quiconque sera trouvé chassant l'éléphant sera puni d'une amende de 25 à 500 francs et d'une servitude pénale d'un mois à dix ans, ou de l'une de ces peines seulement. Quiconque se sera approprié un éléphant capturé ou tué à la chasse, ou ses dépouilles, sera puni des peines édictées par l'article du code pénal. Les éléphants ainsi capturés ou tués seront restitués à l'État ou confisqués à son profit.

Nouvelles de l'Afrique orientale et Équatoriale.

Un compatriote missionnaire dans l'Ougonda. Le P. Hauttecœur.

Depuis l'évacuation des postes de l'État indépendant, sur le Tanganika, ces parages sont en proie à l'anarchie la plus complète; la guerre entre les Arabes et les soldats allemands commandés par le capitaine Wissmann ont mis dans une situation critique les Pères blancs des missions d'Afrique, résolument restés à leur poste et isolés de toute communication avec la côte et l'Europe. Les nouvelles de cette région du grand Continent sont donc devenues très rares depuis deux ans et ce n'est que par ces intrépides religieux que l'on en reçoit en Europe de temps à autre et très irrégulièrement.

Parmi eux se trouve un de nos concitoyens, le P. C. Hauttecœur, chef de la

mission du Tanganika et de Tabora, né à Évin-Malmaison près Douai (Nord) et ancien professeur à Marcq-lez-Lille.

S'étant épris de l'œuvre des Pères d'Afrique, il s'enrôla dans leurs rangs et fut d'abord chef de la résidence de Tripoli où il se familiarisa avec les idiômes arabes, il partit pour le Lac Tanganika puis pour Tabora, où il réside depuis 1881. Sa situation est devenue très périlleuse depuis quelque temps, le pays étant à feu et à sang et les blancs étant impitoyablement poursuivis par les noirs, ameutés par les trafiquants arabes. Des courriers qu'il envoie, bien peu atteignent la côte, Stanley lui-même, qui doit être dans ces parages, réussira-t-il à passer?

Aussi croyons-nous intéresser nos collègues en leur communiquant, les lettres du P. Hauttecœur parvenues récemment : A. E.

— Au moment où le P. Jamet allait quitter Zanzibar, il recevait du R. P. Hauttecœur, supérieur de la station de Kipalapala, près de Tabora une lettre lui faisant connaître la périlleuse situation dans laquelle les événements du littoral venaient de jeter le personnel de la mission. Les Arabes exaspérés des nouvelles qui arrivaient de la côte, leur faisant connaître les brutalités commises par les Allemands, délibéraient sur la vengeance à tirer vis-à-vis des Européens de l'intérieur. Les Musulmans faisaient bien distinction, dans le principe, entre les Allemands et les autres nationalités, mais aujourd'hui tous sont confondus, et, à Kipalapala, en particulier, ils trouvaient un motif de plus dans leurs représailles, dans la présence d'un missionnaire allemand, dont ils n'avaient jamais reçu que des bienfaits, le R. P. Schynse, un des derniers arrivés dans l'Ounyanyembé. Le P. Hauttecœur a voulu faire connaître à ses supérieurs les dangers qu'il courait avec ses confrères, pour en obtenir du secours, mais il n'a même pas osé leur écrire en langage ordinaire, il leur a transmis simplement un court billet en chiffre dont voici la traduction :

« Impossible d'écrire, les lettres sont ouvertes. Les Arabes très surexcités ont » demandé au Sultan Siké de nous tuer ; Siké a refusé.

» Nous avons payé 50 dioras pour obtenir la permission d'envoyer une caravane » à Karéma ; j'avais donné 15 dioras pendant un mois, l'affaire traîna, et, le 27 de ce » mois, à l'arrivée du courrier de Salemben Saad, Siké me donna à choisir entre » 35 dioras et son amitié. J'ai payé à cause des circonstances, sans quoi il serait à » craindre que nous ne soyons tués.

» Maintenant nous avons demandé des porteurs à Mgr Livinhac, nous partirons » quand ils seront arrivés ; impossible de rester ici, nous irons à Ukumbi.

» Les Arabes disent tout haut que, si les Français participent à la guerre, ils nous » tueront de suite jusqu'au dernier; nous sommes en grand danger.

» Mars 1889.

» *Signé :* Hauttecœur. »

— Nos lecteurs se rappellent avec quelle charité fraternelle Mgr Livinhac et ses confrères, lors du pillage de leur mission et de leur expulsion de l'Ouganda, vinrent en aide aux missionnaires protestants, devenus leurs compagnons d'infortune, et partagèrent avec eux les vivres et les vêtements qu'ils avaient pu emporter dans leur fuite. Le gouvernement britannique, informé de ces faits, en a été profondément touché et a demandé officiellement au gouvernement français de transmettre l'expression de sa reconnaissance à nos missionnaires. — Voici la lettre par laquelle M. le Ministre des affaires étrangères, fait connaître cette démarche au Procureur de S. Em. le Cardinal Lavigerie, à Paris :

Le P. Hauttecœur.



Le P. Hauttecœur et sa Mission.

Maison en briques cuites au soleil et construite par lui, au grand ébahissement des indigènes ne connaissant que la hutte pour demeure.

MINISTÈRE
DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction politique

Remerciements du gouvernt anglais pour les services rendus par les Pères d'Alger à MM. Gordon et Walcker.

Paris, le 8 avril 1889.

Monsieur le Ministre d'Angleterre à Paris vient de me faire savoir officiellement que le gouvernement de la Reine avait hautement apprécié l'assistance que les Pères d'Alger ont prêtée, lors du récent évènement de l'Ouganda, à deux missionnaires anglais, MM. Valcker et Gordon, soulèvement mis en péril par les indigènes.

Je tiens à vous informer sans retard de cette démarche ; je viens, d'ailleurs, d'en faire part à notre agent à Zanzibar, en l'invitant à transmettre aux Pères de la Mission, avec mes félicitations, l'expression des remerciements du gouvernement britannique.

Recevez, Monsieur, les assurances de ma considération la plus distinguée.

Signé : E. Spuller.

A Monsieur le Procureur des Missions d'Afrique, 11, rue du Regard, à Paris.

Voici maintenant le texte de la lettre, dont il est question ci-dessus, adressée par le P. Hauttecœur au P. Bresson :

Lettre du P. Hauttecœur au R. P. Procureur.

Tabora (chez Sef ben Saad), 7 juillet 1889.

Mon Révérend Père et cher ami,

Vous serez étonné de voir, à l'en-tête, ma lettre datée de chez Sef ben Saad. Voici notre histoire.

Commencez par remercier Dieu de ce que nous sommes encore en vie. Le P. Chevalier et moi, sans une protection toute particulière, nous devrions être morts tous les deux

Je vous ai dit, dans une lettre précédente, que nous devions partir d'ici. J'ai envoyé la caravane. Le P. Schynse, le Frère Pierre et le plus grand nombre des enfants sont partis. Nous restâmes deux à la maison, avec vingt-quatre enfants plus grands, décidés à partir la nuit. De fait, nous partîmes, le 4, pendant la nuit ; mais nous fûmes trahis par un mugwana, en qui je croyais pouvoir me fier. Au lieu d'arriver à Uyui, nous nous en étions éloignés, perdus complètement à deux heures et demie du matin. J'en pris de suite mon parti. Les deux soldats que j'avais engagés étaient en fuite ; deux porteurs également. Me voyant trahi et perdu, je résolus de me rendre chez Sef ben Saad. Je m'aperçus alors que le P. Chevalier, sept enfants et trois porteurs manquaient. Je les fis chercher inutilement. Nous attendîmes le jour en plein milieu de la broussaille. Le lendemain matin je reconnus où nous étions. Après avoir voyagé cinq heures la nuit, nous étions à une heure de chez nous, dans la direction opposée à celle où nous voulions aller.

J'essayai de déposer le peu de choses que nous avions chez un mugwana. Il refusa. Je partis de suite. dans la direction de Tabora Je connaissais la route, je n'avais pas besoin de guide. Arrivé à Tabora avec les enfants, nous fûmes pourchassés comme des bêtes fauves. Les enfants furent dépouillés de leurs étoffes, leurs fusils enlevés. Je me réfugiai chez un mugwana qui me ferma la porte au nez. Enfin, un individu parut qui prit notre défense et nous conduisit chez Sef ben Saad : nous étions sauvés de plusieurs centaines de Wangwanas qui nous suivaient comme des animaux sauvages. Enfin, nous arrivons chez Sef ben Saad qui nous reçut comme des frères. Il mit sa maison à notre disposition, et, depuis trois jours, il nous rend tous les services dont nous avons besoin. Les Arabes se sont très bien montrés dans cette circonstance. Ils se sont chargés de faire toutes les démarches auprès de Siké, et ils nous offrent leurs hommes pour aller dans l'Ukumbi.

Pendant que j'arrivais à Tabora, le P. Chevalier avait son aubade. Aussitôt chez l'Arabe, je le priai d'envoyer des hommes à la recherche de ce Père. Heureusement, ils arrivèrent au moment où on le dépouillait de tout. Trois des enfants qui l'accompagnaient furent enlevés, il n'ont pas reparu jusqu'à ce jour.

Nous sommes ici sans rien, absolument rien. Nous n'avons à nous que ce que nous avons sur le dos. Enfin, que la sainte volonté de Dieu soit faite. Sans une protection particulière nous devions être tués. Si nous ne nous étions pas séparés et perdus pendant la nuit, nous aurions été massacrés. Ce qui nous causa le plus de peine, la nuit, était notre salut.

Que le bon Dieu et la Ste Vierge nous protègent, et nous arriverons dans l'Ukumbi. Nous espérons pouvoir atteindre la caravane dans cinq ou six jours. Cependant, je vous avoue que je ne suis pas sans inquiétude.

Je vous donnerai tous les détails dans une prochaine lettre, si je suis encore en vie. Nous partons cette nuit, à la garde de Dieu

Votre tout dévoué confrère et ami,

HAUTTECŒUR,
Missionnaire de N.-D. d'Afrique.

Informations diverses sur la région du Transvaal, septembre 1889. — Les journaux portugais annoncent la signature d'une convention de tarifs entre l'administration portugaise du chemin de fer de la baie de Delagoa et la compagnie du chemin de fer du Transvaal.

La convention a été signée à Lisbonne par le ministre des colonies et le consul du Transvaal.

Les travaux de construction de la ligne de la frontière à Prétoria commenceront prochainement.

Nouvelles de Stanley. — Des nouvelles reçues en septembre, il résulte qu'Emin-Pacha après avoir accompagné Stanley et essayé d'atteindre le côté Ouest du lac Oukeréwé (Victoria) et n'ayant pu y réussir serait revenu vers le Nord et aurait pu ensuite atteindre la rive orientale du Grand Lac.

Après y avoir attendu les ravitaillements qu'il avait envoyé demander à Msala et à Tabora, il serait reparti vers la côte dans une direction que l'on croit être vers Mombassa.

De son côté, Emin, fidèle à ses promesses de ne pas abandonner le territoire du Soudan égyptien, dont il avait la garde, serait revenu dans la région de Wadelaï où

il règne indépendant depuis onze ans, avec ses troupes égyptiennes et des steamers à aubes, derniers débris de l'expédition de Gordon-Pacha, massacré à Khartoum par le Madhi, ainsi que notre infortuné compatriote, le consul de France M. Herbin.

Ce qu'Emin désirait par-dessus tout ainsi que son compagnon le Docteur Junker, rentré en Europe depuis deux ou trois ans, c'était d'avoir des communications avec l'Europe dont il fut privé si longtemps.

Ayant été ravitaillé par Stanley il faut espérer et s'attendre à voir ce dernier apparaître bientôt en un point quelconque de la côte orientale africaine : Où et quand ? telle est la question non encore résolue aujourd'hui. A. E.

— D'après des renseignements arrivés à Bruxelles le 12 septembre par la voie de Zanzibar, Stanley, en quittant le bassin du lac Albert, aurait voulu prendre par le sud en passant par l'ouest de Victoria. N'ayant pas réussi dans son projet, il aurait passé au nord et aurait atteint la rive orientale du lac. Emin Pacha l'accompagnait. Stanley aurait séjourné longtemps sur les bords du lac, en attendant les approvisionnements qu'il avait fait prendre à Msalala et à Sabova.

Il y a plusieurs mois que Stanley aurait quitté le lac, se dirigeant vers Mombassa, cette fois sans être accompagné d'Emin Pacha, qui reste dans le pays.

Stanley serait attendu à la côte orientale d'Afrique vers la fin d'octobre.

D'autre part, dans la séance de la *British Association* de Newcastle, tenue le 12 septembre, Sir F. Dewinton a dit : « Nous pouvons à tout moment recevoir la nouvelle de l'heureux retour de Stanley sur la côte orientale d'Afrique. »

— Un passage d'une lettre du major Parminter se rapporte à Stanley et à ses intentions.

Quand Tippo-Tip fut informé du retour du célèbre explorateur aux embouchures de l'Arouwimi, il donna immédiatement à Sélim-Ben-Mohamed l'ordre de le rejoindre sur la route vers l'intérieur, et voici ce que ce messager nous apprend : Stanley et Emin étaient convenus de se rencontrer, six mois après leur séparation, dans un endroit indiqué sur les rives de l'Albert-Nyanza, pour entreprendre, avec leurs forces, le voyage vers la côte orientale. Emin fut obligé de prendre cette décision par l'attitude menaçante de ses troupes qui désiraient partir, vu qu'ils avaient trouvé une route. Tout ce qui était transportable devait être emporté, et le reste, les vapeurs d'Emin inclus, brûlé, après qu'on en aurait fait le dernier usage.

« Vu le grand nombre de femmes et d'enfants et la quantité de bagages, la voie navigable devait être choisie de préférence à celle de terre. On devait faire usage du fleuve jusqu'au Nyanza, traverser le lac en canots à la côte méridionale, et marcher ensuite vers Tabora par une des routes de caravanes connues. On s'attendait à quelques difficultés pendant la traversée de l'Ouganda, mais Stanley avait toute confiance de surmonter tous les obstacles possibles. La caravane, disait Sélim, comptera au moins 6,000 fusils et 6 canons. Même en ajoutant une perte considérable de temps aux délais causés par les difficultés du voyage, Stanley comptait être à Tabora au mois de juin, de sorte que la nouvelle de son arrivée dans cette ville pourrait bien parvenir en Angleterre au mois d'août. Ce sont là les paroles d'un seul Arabe ; mais, si elles sont vraies, Stanley et Emin doivent se trouver en ce moment à la côte méridionale du grand lac.

« Des bruits divers, parvenus en Europe, de Zanzibar, ont confirmé depuis les détails qui précèdent et l'on peut s'attendre à voir d'un jour à l'autre réapparaître le célèbre explorateur. »

— Le *Moniteur officiel de l'Empire d'Allemagne* publie un rapport de Bagamoyo, du 1er mai 1889, dans lequel le capitaine Wissmann fait l'exposé des événements qui se sont déroulés à Zanzibar depuis son arrivée.

Le capitaine Wissmann donna tout d'abord son adhésion à l'armistice conclu entre l'amiral allemand Deinhardt et Bushiri, en attendant que ses préparatifs fussent achevés. Bushiri ne tarda pas à rompre la trêve ; il envoya au capitaine Wissmann un Salaam avec les mains coupées.

Sur l'intervention des autorités anglaises de Zanzibar, il fut sursis à l'exécution de deux individus qui avaient été condamnés à être pendus, jusqu'à la livraison par Bushiri des missionnaires anglais de Mombassa, qui se trouvaient en son pouvoir.

Le capitaine Wissmann invita les missionnaires français à se mettre sous la protection des forts allemands ou à se rendre à Zanzibar, dans le cas où Bushiri viendrait à leur témoigner de l'hostilité. Il conseilla, d'autre part, aux missionnaires anglais de prendre la route ouverte par la Massuiland et Vitu.

Le capitaine Wissmann rend ensuite compte de la façon dont il a logé ses troupes, qui comprennent 550 Soudanais, 40 Somalis, 60 Askoris et 100 hommes de l'expédition que le docteur Peters avait mis à sa disposition pour un mois.

Suit une description des positions de Bushiri.

Le rapport contient, en outre, le texte des arrangements intervenus entre le capitaine Wissmann et la compagnie allemande de l'Est africain, en vertu desquels le Commissaire allemand est investi du commandement en chef des forces de terre et de mer, de la direction de la défense, de l'administration civile, la régie des douanes exceptés.

— L'*Indépendance belge* publie les nouvelles suivantes du Congo, provenant du courrier remis le 20 septembre à l'administration centrale de l'État libre à Bruxelles :

« Le commandant du territoire des Bangalas avait reçu, vers la mi-mai, un rapport alarmant du résident intérimaire des Stanley Falls. De plus, des bruits assez graves, colportés par les indigènes, représentaient la situation comme troublée en amont de l'Arouhouimi.

» Dans ces conditions, et en vue d'éviter aux transports de commerce des risques importants, ce fonctionnaire suspendit provisoirement le droit de circulation pour les bateaux européens au-dessus du camp de l'Arouhouimi.

» En même temps, il se rendit à toute vapeur aux Stanley Falls ; il y trouva tout dans le meilleur état, et Tipo-Tipo plus soumis que jamais. Immédiatement, il leva l'interdiction de la navigation. Tipo-Tipo était resté dans ses dispositions antérieures de respect pour l'autorité de l'État ; mais, cette fois, il en fit une démonstration particulièrement ostensible, interdisant à Salim-ben-Ahmed de voyager dans certains parages et réprimant certains abus d'un petit poste placé près d'un marché intérieur. D'ailleurs, il n'avait pas été difficile aux Arabes de se rendre compte de la consolidation de l'autorité légale dans cette province. Non seulement ils avaient vu les renforts arriver au camp de l'Arouhouimi, mais ils avaient constaté que la puissante tribu des Basokos avait ouvertement rangé ses milliers de guerriers sous le drapeau bleu étoilé.

» En outre, ils avaient pu se rendre compte que les mesures militaires prises par l'État ne dissimulaient aucune intention de rompre le pacte intervenu avec Tipo-Tipo, tant que ce pacte serait respecté par eux.

» En résumé, à un moment de malaise et de méfiance réciproque a succédé une franche cordialité.

» Depuis lors, le camp de l'Arouhouimi a reçu un nouvel appoint de 200 soldats et tout l'état-major de M. Roget.

» Tipo-Tipo avait ajourné son voyage à Zanzibar pour attendre la visite du gouverneur général, M. Janssen, qui, selon les calculs faits, doit être arrivé vers le 15 septembre au Stanley Falls.

» Les relations aux Stanley Falls étaient si bonnes que M. Becker n'avait pas craint de s'en éloigner pendant plusieurs mois pour aller refaire son équipement dans le bas Congo. »

— On mande de Zanzibar, de source allemande, que le commissaire impérial Wissmann, opérant une reconnaissance pour assurer les routes des caravanes, a détruit, à quatre journées de marche de Bagamoyo, deux camps d'Arabes insurgés et a continué ensuite sa marche vers Mpwapwa.

— L'*Amazone*, des Messageries maritimes, venant de Madagascar, est arrivé à Marseille hier, 22 septembre, ayant à son bord une ambassade du sultan de Zanzibar, composée de trois dignitaires avec leur suite.

Ces noirs sont vêtus de grands haïks blancs. Ils ont annoncé l'intention de changer ces vêtements pour des habits européens quand ils se présenteront chez M. Carnot.

Ils se rendent à Paris d'abord. Ensuite ils visiteront le chancelier d'Allemagne afin de discuter le litige pendant entre l'Allemagne et leur pays.

De là ils se rendront à Londres pour traiter de l'abolition de l'esclavage. Ils projettent de s'entretenir à ce sujet avec le cardinal Lavigerie.

— *Zanzibar.* — On déclarera. le 1er octobre à midi, le blocus levé.

Les Allemands disent que l'entrée des munitions de guerre sera néanmoins interdite sur le littoral allemand.

Ils n'ont pas encore adhéré à la vente des armes à Zanzibar.

— Bouchiri, avec de nombreuses troupes, se trouve à quatre journées de marche de Bagamoyo. Les Allemands sont très inquiets. Bouchiri peut couper la retraite au capitaine Wissmann.

Officiellement, le blocus finit aujourd'hui. L'introduction d'armes de guerre est toujours prohibée.

Progrès de l'influence anglaise en Afrique orientale. — *La British East african association* vient d'y tripler sa puissance territoriale. Le sultan de Zanzibar lui a concédé avec pleine souveraineté mille kilomètres de côtes, depuis les bouches du Tana jusqu'à Warscheck, ce qui lui donne une ligne côtière totale de 1.400 kilom., puis l'immense étendue de territoire s'étendant jusqu'aux confins du lac Victoria Nyanza et du pays des Gallas abyssins.

British East African Association — Une très importante et intéressante émission est faite en ce moment à Londres pour les établissements de crédit suivants : MM. Barclay et Bevan, Ramson and C°, la London Joint Stock Bank et la Linens Company Bank. Il s'agit de la souscription au capital de la « Imperial British East Africa Company. » Les concessions accordées par le Sultan assurent, on le sait, à la British East Africa Company la propriété pour cinquante ans de tout le

territoire situé entre Ouanga et Kipini, territoire reconnu par le traité anglo-allemand de 1886 comme appartenant à la zone où l'Angleterre peut exercer son influence sans craindre aucune concurrence allemande ou autre. Outre la ligne côtière ainsi acquise par la British East Africa Company, il lui est cédé à l'intérieur 100.000 milles carrés de territoire, s'étendant d'un côté jusqu'aux fleuves Tana et Juba — limites de la zone allemande — et de l'autre jusqu'au lac Victoria Nyanza et à la province de Wadelaï gouvernée par Emin-Pacha. Ces territoires de l'intérieur, la compagnie anglaise, on le sait, ne les a pas encore officiellement occupés. Mais ce n'est plus un secret pour personne que leur occupation est un des objectifs de l'expédition Stanley.

Celle-ci ne rentrera vraisemblablement pas à la côte sans avoir établi sur toute route des postes de la British East Imperial Company et rendu ainsi effectifs les droits de cette société sur les territoires de l'intérieur concédés par le Sultan. C'est ainsi qu'il faut interpréter le passage suivant du prospectus financier de la British East Imperial Company : « Au point de vue politique et commercial, ces territoires (les 100,000 milles carrés sus-mentionnés) embrassent une région exceptionnellement importante, et *des traités et conventions sont en voie* d'être conclus au nom de la compagnie, traités en vertu desquels une grande partie des dits territoires serait concédée à perpétuité à la compagnie, avec droits souverains. »

Telle est l'entreprise qui, après avoir été engagée sur l'initiative de quelques grands capitalistes anglais, ayant à leur tête M. Mackinnon, vint offrir aujourd'hui ses promesses de bénéfices aux capitaux anglais. Transformée en société anonyme l'Imperial British East Africa Company, qui devient du coup une sorte de nouvelle Compagnie des Indes, se constitue au capital de £ 2,000,000, en actions de £ 20 chacune. La première émission porte sur 50,000 actions, dont 12,000, souscrites par les fondateurs en avril 1888, leur sont allouées en toute propriété, et dont 500 actions ordinaires sont revendues, ce qui laisse un total de 37,500 actions pour la souscription publique.

Nous ne connaissons pas encore les résultats de la souscription à cette importante affaire, que les banques d'émission ont recommandé à la petite épargne comme une « affaire d'intérêt national ».

(*Moniteur des Intérêts matériels.*)

Au Zambèze. — Les journaux anglais publient une nouvelle intéressant à un haut degré le commerce de l'Afrique australe.

Depuis longtemps les Portugais cherchaient dans le vaste delta du Zambèze une voie fluviale assez large et assez profonde pour permettre aux bateaux quittant la côte de gagner directement la partie navigable de ce fleuve ; car celui-ci, de même que le Congo, et pour les mêmes causes, présente cette particularité qu'il cesse d'être accessible à la navigation en se rapprochant de la mer. Cette voie si nécessaire et tant désirée vient d'être enfin découverte par un anglais. M. Daniel Rankin, qui a passé huit mois à explorer tout le delta du Zambèze.

Elle est située à 70 kilomètres au sud de la rivière Quaqua, sur laquelle se trouve la ville de Quilimane ; elle porte le nom de Chinde ; la profondeur de ses eaux, à l'endroit même ou elle est barrée et à l'époque du printemps où le niveau est le plus bas, n'est pas inférieure à cinq mètres ; ses rives ne sont pas dangereuses et laissent entre elles une largeur de près de 500 mètres.

Des communications directes existent donc entre la côte et les régions intérieures qui s'étendent du Zambèze au lac Nyassa ; elles vont certainement permettre au commerce de ce pays de prendre des développements auxquels s'opposaient seules les

difficultés des deux routes qu'on a suivies de tous temps pour y arriver, c'est-à-dire celle de Quilimane et celle de Inhamissengo.

Quand on veut faire parvenir par la première des marchandises dans les contrées arrosées par le Zambèze, il faut d'abord remonter la Quaqua jusqu'à Quilimane. Là ces marchandises sont déchargées et subissent l'inspection de la douane, puis sont déposées dans des canots qui les transportent en quatre ou cinq journées, toujours en remontant la Quaqua, jusqu'à Mopea. A cet endroit elles sont de nouveau retirées de leurs canots pour être portées péniblement par les indigènes sur une distance de huit milles, au travers d'un terrain marécageux, jusqu'au Zambèze. Ici des canots les reprennent pour aller enfin les remettre vers Senna ou Tete aux petits steamers qui desservent les points les plus importants des districts environnant le lac Nyassa. On comprend toute l'entrave qu'apportent à l'importation ces transbordements successifs et ces différents modes de transport; d'un autre côté, un pays fertile, mais qui n'a à offrir que des produits agricoles, doit renoncer à l'exportation si celle-ci n'est pas servie par un chemin commode et peu coûteux.

La route d'Inhamissengo n'est pas plus pratiquable, puisque les navires ayant un tirant de plus de douze pieds ne peuvent dépasser cette ville sans danger, et encore la chose n'est possible que pendant deux ou trois jours de chaque mois du printemps, sans compter l'inconvénient qu'il y a à attendre, pendant plusieurs semaines, une occasion favorable dans un climat malsain.

Désormais si ces obstacles existent encore ils seront sans effet. L'exportation et l'importation seront libres. Des bateaux jaugeant de 400 à 500 tonneaux pourront, par la voie du Chinde, arriver directement au Zambèze et de là se rendre dans le lac Nyassa sans avoir, du moins l'espère-t-on, à subir aucun arrêt durant toute l'année.

(*Société des Études coloniales*).

Lettre du capitaine français Trivier.

Stanley-Falls, le 4 mars 1889.

« Le 18 février, à une heure de l'après-midi, nous arrivions aux Falls, et peu après j'étais près de Tippo-Tip afin de m'arranger avec lui, quant au passage jusqu'à Nyangoué. A deux heures, c'était chose entendue, et le 20 je devais me mettre en route avec une caravane qui, en pirogue, allait remonter le Congo.

« Je veux bien t'être agréable, me dit Tippo-Tip, car si j'ai entendu parler de la France, je n'ai jamais eu l'honneur de recevoir la visite d'un Français; j'estime que dans ton pays on me traitera mieux qu'en Angleterre, où l'on n'a nullement tenu compte de ce que j'ai fait jusqu'à ce jour. J'ai conduit Livingstone sans réclamer quoi que ce soit. C'est moi qui ai facilité la route à Cameron, qui ne pouvait trouver aucun canot à Nyangoué. C'est à moi que Stanley a eu recours pour descendre le Congo. C'est toujours moi qui ai conduit les docteurs Junker et Lenz, et, malgré tous les services rendus aux Européens, la presse anglaise dit pis que pendre de moi, parce que le major Barttelot a été tué et que M. Jameson est mort aux Bangalas. Est-ce ma faute si la cruauté du major anglais et ses entreprises amoureuses l'ont fait assassiner à vingt jours de ma résidence? Est-ce ma faute si M. Jameson a succombé à la fièvre? Bien qu'il soit mort dans une station de l'Etat indépendant, on m'en rend responsable. Ce n'est pas que je fasse grand cas de ces attaques mensongères, mais à la fin on se lasse d'être ainsi payé des services rendus. Je t'emmènerai avec moi, je te nourrirai, tu me payeras le prix convenu, partie ici, le complément à Zanzibar, et tout ce que je désire de toi, c'est que tu rapportes fidèlement ce que tu as vu....

« Nous nous donnâmes une poignée de main ; tout était fini, et j'étais sûr de mon voyage jusqu'à l'Océan Indien.

« Le 22 février, à dix heures du matin, un vendredi, je serrais la main à MM. Greshoff et Koïman, et sous la poussée de mes six pagayeurs je commençais cette longue route du Congo qui doit aboutir à Nyangoué. D'après l'article 2 de la conférence de Berlin, la navigation du Congo étant permise à tous les pavillons, je fis arborer le mien sur l'arrière de ma pirogue, et pour la première fois, les couleurs françaises flottèrent sur ces eaux nouvelles. »

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et Statistiques.

EUROPE.

Diminution du commerce de l'Angleterre avec le Portugal. — Le *Jornal do Commercio* constate une modification qui s'est accomplie depuis quelques années dans le commerce d'importation du Portugal et de ses colonies africaines : « Nul n'ignore, en effet, dit-il, que le commerce extérieur du Portugal, les transactions avec le Brésil exceptées, était presque exclusivement fait avec l'Angleterre. Aujourd'hui, si le Royaume-Uni figure encore pour de très gros chiffres dans nos statistiques commerciales, sa prépondérance est grandement déchue. La France, l'Allemagne, la Belgique et d'autres nations ont pris, pour une bonne part, la place que l'Angleterre occupait alors; le Portugal s'est peu à peu affranchi de la tutelle commerciale de l'Angleterre. »

L'Exposition universelle et l'industrie allemande. — Le *Journal des Chambres de Commerce* a reçu d'un de ses collaborateurs qui voyage en Allemagne, une lettre très digne d'intérêt sur les conséquences de notre Exposition pour l'industrie allemande. L'auteur raconte ce qu'il a vu et observé. Le commerce d'exportation, dit-il, éprouve en Allemagne un ralentissement marqué, des plaintes s'élèvent de divers côtés ; elles se manifestent aussi bien à Francfort qu'à Coblentz, à Hambourg qu'à Berlin.

Notre compatriote les a peut-être un peu accentuées. Sa relation n'en est pas moins curieuse à plus d'un titre, et plaira certainement à nos lecteurs, qui nous sauront gré d'en citer ici quelques passages. Ils verront que les étrangers ne se bornent pas à venir admirer notre Exposition à Paris, mais qu'ils en ressentent même chez eux les effets.

« Le commerce d'exportation, dit l'auteur de la lettre, se plaint amèrement de la stagnation des affaires : les ordres n'arrivent pas, et quand, par hasard, il en arrive quelqu'un, il ne porte que sur des quantités insignifiantes, qui n'ont aucun rapport avec ceux des années précédentes. Et cela est vrai pour tous les pays qui étaient les clients de l'Allemagne, aussi bien en Europe qu'au-delà de l'Océan. Il n'est pas jusqu'à la Norwège qui, jusqu'à présent, restait fidèle au marché allemand, qui ne se détourne.

« Les paquebots n'amènent que peu de passagers ; ceux qui viennent se hâtent de traverser l'Allemagne sans y faire leurs achats ; tous s'empressent de se diriger vers Paris ; c'est là qu'ils portent leurs commandes sérieuses, ne réservant à l'Allemagne que des achats d'objets ordinaires et bon marché qu'ils ne trouveront pas en France. Mais les articles soignés, solides, les marchandises de luxe, enfin tout ce qui a du prix, c'est à Paris qu'ils se le procureront.

« Plus d'un industriel m'a dit : « Voyez-vous, l'Exposition de Paris nous fera « perdre tout le profit de nos efforts passés ; nous avons lutté contre l'industrie « française tant que nous avons pu ; nous nous sommes efforcés de donner à nos « produits le fini. l'élégance des articles français ; nous commencions à faire la loi « sur nombre de marchés, et maintenant tout est à recommencer. » L'un d'eux a résumé la situation en ces termes : « L'Exposition de 1889 a incontestablement « rendu à la France sa supériorité industrielle du passé. »

« En présence de cette situation, et pour parer à ses conséquences, il se prépare une évolution sérieuse dans l'industrie, qui, je crois, n'a encore été signalée par personne en France. De nombreux fabricants sont décidés à modifier leur fabrication: ils renonceraient à produire pour l'exportation et se borneraient à la consommation intérieure. Mais alors, dans ce cas, comme la production dépasserait la consommation, qui s'approvisionne aussi à l'étranger, il faudrait s'attendre à une nouvelle guerre de tarifs.

« Cet état de choses mérite d'être suivi de très près, et l'Allemagne n'a pas dit son dernier mot dans la lutte qu'elle a engagée contre nous, et qu'elle poursuivra désormais avec plus d'acharnement que jamais. »

Un nouveau port de commerce. — Le *Novosti* prétend savoir que le port de commerce de Cronstadt sera transféré à Oranienbaum, et que la rade de Cronstadt sera exclusivement réservée aux vaisseaux de guerre.

AFRIQUE.

Les ports de l'Algérie. — Le mouvement des ports de l'Algérie pendant le 1er semestre de l'année courante, nous offre sur leur trafic maritime, quelques renseignements d'un certain intérêt, et qui peuvent être ainsi résumés :

1,549 navires français et 560 étrangers, soit ensemble 2,109 navires sont entrés dans les ports algériens pendant le 1er semestre de 1889. Leur tonnage total est de 1.139.802 tonneaux.

L'ensemble de ces navires se répartit de la manière suivante entre les différents ports :

	Nombre	Tonnage
Alger	497	361.767
Oran	349	201.926
Bône	279	139.103
Philippeville	235	129.605
Arzew	101	51.700
Bougie	98	56.412
Collo	93	23.614
Beni-Saf	78	52.565
Djidjelli	59	31.898
Monstaganem	57	38.892
La Calle	51	10.712
Nemours	47	20.293
Dellys	46	16.711
Herbillon	31	402
Mers el Kébir	26	1.663
Cherchell	25	2.538
Ténès	20	2.601

Quant aux navires sortis de nos ports pendant le même trimestre, leur nombre s'élève à 2,332. Ils représentent ensemble un tonnage de 1.135.725 tonnes,

Ces navires se répartissent de la manière suivante entre nos ports :

	Nombre	Tonnage
Alger	494	360.910
Philippeville	357	131.067
Oran	369	202.785
Bône	274	137.863
Arzew	104	51.243
Bougie	100	56.385
Collo	91	23.222
Beni-Saf	78	52.797
Djidjelli	56	31.898
Monstaganem	57	32.538
La Calle	52	10.896
Nemours	49	20 303
Dellys	46	16.711
Herbillon	31	402
Mers el Kébir	26	2.563
Cherchell.	20	1.638
Ténès	20	2.595

Un fait à remarquer, c'est la place prise comme nombre, par Philippeville qui n'avait à l'entrée que 255 navires et qui en a expédié 458 sans que les deux tonnages présentent une différence notable.

A l'Exposition Algérienne. — Si l'on s'arrête à contempler les produits exposés sous les hangars adossés au bâtiment principal de l'exposition algérienne, on ne peut qu'être vivement frappé des progrès de l'Algérie sous le rapport industriel.

Il n'y a guère de matériel d'utilisation courante qui ne se fabrique aujourd'hui dans la colonie même. Un bon nombre des industries françaises ont poussé sur la terre d'Afrique des rej·tons qui s'y développent vigoureusement et chaque année marque un pas en avant. Les moins apparents des objets exposés ne sont pas toujours les témoignages des moindres progrès.

Voici par exemple un bloc de béton qui est tout une révolution économique accomplie depuis deux ans.

On sait combien sont nombreux et importants les travaux de mer (digues jetées, enrochements, quais) et combien ils sont indispensables au développement commercial du pays, à la défense de ses côtes ; malheureusement ils coûtent cher et les ciments du Pas de-Calais et du Theil (région de Montélimar) dont le prix de revient en Algérie était de 42 fr. la tonne, entraient pour une bonne part dans l'élévation du coût total des travaux Ces deux contrées sont les seules en France produisant les ciments capables de résister à l'action des eaux de la mer.

La découverte à Bougie de la pierre propre à ce ciment, la construction sur le port même d'une usine dont les bâtiments empiètent sur la mer et au ras desquels les vapeurs chargent par huit mètres de fond sont des événements très importants pour l'avenir de l'Afrique française. Les conséquences ont été immédiates ; de 42 francs les ciments importés sont tombés à 29 fr. la tonne et malgré tout ils ne peuvent lutter contre ceux de l'usine de Bougie, dont le prix n'est que de 25 fr. tout rémunérateur

qu'il est encore pour elle. On voit quelle économie cette différence de 17 fr. par tonne va permettre de réaliser dans la construction des travaux de ports; or, en cette matière, toute économie se traduira dans l'Afrique française par une extension de travaux, par une augmentation de puissance.

Le bloc de béton exposé, fait avec du ciment de Bougie, a été, par les soins de la direction des travaux du port, émergé pendant 2 ans en rade de Bougie, en plein flot; cette expérience a pleinement démontré ses grandes qualités de résistance.

La valeur et le rapport des terrains en Algérie et en Tunisie. — Il y a quelque temps, M. B. Gaillardon faisait une communication des plus intéressantes à la Société de Géographie commerciale (Paris).

Après l'exposé sommaire du rapport de diverses propriétés et concessions prises un peu partout, M. Gaillardon a conclu à l'avantage immédiat que trouveront les capitalistes petits et grands, les agriculteurs de tous rangs, à s'intéresser dans des exploitations similaires, par des associations ou des fermages, s'ils ne veulent pas tenter l'achat direct.

La propriéte algérienne n'est pas encore *classée*, non que l'élément agricole actuel manque de valeur et de courage, mais parce que les capitaux seuls lui font défaut pour mettre en valeur les terrains possédés par les Européens.

Un seul exemple :

Voici M. D***, à Domar (Alger), propriétaire de deux concessions; ensemble 60 hectares estimés 30.000 fr. Il y a moitié en culture avec quatre hectares de vignes ayant produit cette année 100 hectolitres de vin, soit 1,500 fr., et en blés, orge, fourrages, etc., 1,500 fr.

C'est donc un revenu de 3,000 fr. pour le domaine, revenu susceptible de doubler si un co-propriétaire apportant dix ou vingt mille francs vient donner les moyens de défricher, d'ensemencer, de planter, d'engraisser du bétail, etc.

Il y a là en tous cas un placement plus sûr et plus productif pour l'épargne française que ceux des galions de Vigo, de la Société des Métaux et de tant d'autres à base aussi problématique, qui ont englouti une si forte part de l'épargne nationale.

(*Bulletin de Renseignements coloniaux*).

Le port de Tunis.— Dans son remarquable et récent exposé sur la situation de la Tunisie, M. le Ministre résident général a donné d'intéressants détails sur les travaux du port de Tunis, qui sont poussés avec une grande activité.

La jetée Sud de l'avant-port et les enrochements de la traversée du Lido sont à peu près terminés; la jetée Nord est amorcée, et 14,000 mètres cubes de blocs artificiels, destinés à sa construction, sont prêts à être employés.

Dans le lac, le vannage destiné à soutenir du côté Nord les produits du dragage est achevé sur toute sa longueur, et le vannage Sud est en construction sur trois kilomètres.

Les grandes dragues conduites par la Société des Batignolles ont commencé l'exécution des dragages.

Les travaux du port de Tunis consisteront principalement dans ces deux jetées sur La Goulette qui défendront l'entrée du canal à créer entre La Goulette et Tunis.

Le canal s'avancera en mer sur 1,200 mètres de longueur avec un plafond de 108 mètres, et d'une extrémité à l'autre, il aura environ 11 kilomètres. Le plafond se rétrécira successivement, mais sans jamais descendre en dessous de 22 mètres de largeur, ce qui est suffisant comme au canal de Suez, pour permettre à deux navires de passer de front. Le canal aura 6 mètres 80 de profondeur et, sur 8,000 mètres, il ira en ligne droite de La Goulette à Tunis.

A La Goulette, un bassin de 330 mètres de long sur 200 mètres de large sera construit avec murs en quai pour le service du petit cabotage ; à mi-chemin il sera établi un garage de 500 mètres de longueur sur 44 mètres de largeur. Un bassin de 400 mètres de long sur 300 mètres de large sera creusé à l'extrémité, à Tunis, et tout autour, des terres seront déposées pour former une plate-forme de 150 mètres de longueur; ce bassin contiendra trois wharfs le long desquels viendront se ranger les navires pour charger et décharger leurs marchandises sur les wagons du chemin de fer.

Le canal sera protégé, des côtes Nord et Sud, par deux vannages formés de pieux de 9 à 10 mètres de hauteur, postés de 3 en 3 mètres, et reliés entre eux par des moises solides, au moyen de puissants madriers de 6 à 8 mètres de long; ces vannages auront pour but d'empêcher la vase du lac de pénétrer dans le canal.

Les Importations dans la régence de Tripoli. — *Part des principales nations dans les importations.*

Voici comment les diverses nations se sont partagé, en 1888, les importations dans la Régence :

Turquie	4,203,000
Tunisie	2,306,000
Angleterre	2,109,000
France	1,308,000
Italie	628,000
Autriche	332,000
Belgique	319,000
Allemagne	297,000
Suisse	142,000
Russie	980,000
Egypte	123,000
Amérique	42,000

On nous écrit de Sousse :

Nous avons l'honneur de vous informer que notre région vient d'être favorisée par de bonnes pluies d'automne. L'espoir de voir renaître le mouvement des affaires est revenu aussi bien pour les agriculteurs que pour les négociants et les industriels.

En effet, nous avons reçu de bonnes nouvelles sur l'état de la prochaine récolte des olives dans la province de Sousse. Les dernières pluies ont fait beaucoup de bien aux arbres. Les fruits sont bien nourris et ont supporté les chaleurs de l'été sans souffrir; on espère donc que la récolte des olives sera assez bonne, et que la qualité des huiles fabriquées sera supérieure à celles des années précédentes, puisque les fruits n'auront plus maintenant à souffrir ou à redouter la sécheresse pour arriver à leur maturité ;

Les indigènes ont commencé à préparer les terres pour les semailles d'automne, qui pourront ainsi être faites de bonne heure, et dans des conditions avantageuses de rendement.

Voici les cours de notre marché pendant ces derniers temps :

Blé	Fr. 16	à 18	les 100 kil.
Orge	12	14	—
Huile fine à bouche	90	100	—
— indigène	75	80	—
— Alfa	6	8	—

Un de nos Compatriotes à Madagascar. (*Extrait d'une lettre de M. L. E. de Roubaix du 23 Juin 1889).* — Il n'y a rien de nouveau à Majunga, à part le nouveau service des messageries, qui est fait par un joli petit bateau tout neuf, avec un commandant et des officiers aimables — Malheureusement, il en coûtera cher pour voyager dessus, on ne pourra pas s'offrir de temps en temps des petits voyages sur la côte.

Je t'adresse par la poste un petit coupon de rabane, fabriquée à Madagascar avec de la soie et le rafia du pays, dont tu trouveras un échantillon dans le paquet. Tu pourras t'en faire faire un vêtement excessivement agréable à porter dans les fortes chaleurs. La maison anglaise commence à exporter le fil végétal par quantités assez importantes, elle a même fait venir une presse hydraulique, qui prouve qu'elle a l'intention de faire l'article en grand. Vois si cela peut intéresser l'un de nos fabricants ou négociants. Dans tous les cas, soumets l'article à A. E. J'y joins un morceau de rabane pour ameublements, portières, rideaux, etc. C'est un bon article à l'usage qui conviendrait peut-être pour la campagne, aussi pour fumoirs, car il a l'avantage de ne pas s'imprégner de la fumée de tabac. Le prix de la rabane-soie est de 6 fr. 50 à 7 fr. 50 le coupon de 6 yards. La rabane-meuble vaut 1 fr. 50 ou 1 fr. 75. (Je ne t'envoie que la moitié d'une rabane-meuble). Le rafia vaut de 16 à 16 fr. 50 les 100 £ françaises.

AMÉRIQUE.

Services accélérés dans l'Amérique du Sud. — L'industrie maritime, qui a pris en France de si grands développements, ne reste nulle part stationnaire; tandis que nos grandes Compagnies transatlantiques luttent avec succès contre la concurrence étrangère, nous voyons en Europe et en Amérique les entreprises de navigation se multiplier, avec l'aide et l'appui des gouvernements, c'est pour nous la nécessité de redoubler d'efforts et d'énergie.

Les créations nouvelles doivent exciter, non la jalousie, mais l'émulation, et l'activité partout déployée autour de nous, est un exemple et une leçon dont il convient de tenir compte.

La concurrence qui existe dans le trafic entre l'Europe et la côte occidentale de l'Amérique du Sud, par le détroit de Magellan, est déjà énorme; non-seulement deux lignes de Hambourg, la Compagnie anglaise Pacific Steam navigation et la ligne italienne Florio e Rubattino prennent part à ce trafic, mais la Compagnie Maritime française du Pacifique a aussi l'intention de desservir ces parages avec ses cinq nouveaux vapeurs, le *Chili*, la *Ville-de-Belfort*, la *Ville-de-Mulhouse*, le *Pérou* et l'*Obock*.

De plus, on mande du Chili que la Compagnie américaine du Sud, subventionnée par l'Etat Chilien, qui a jusqu'ici limité ses opérations à la côte ouest de l'Amérique du Sud, va maintenant envoyer ses steamers en Europe; Liverpool serait leur port de destination. On annonce, en outre, que la colonie espagnole du Chili a adressé une pétition au gouvernement de Madrid pour qu'il engage la Compagnie Transatlantique espagnole à expédier ses navires jusqu'à Valparaiso.

Commerce avec les Antilles. — Dans un rapport qui mérite d'être consulté, le consul italien de la Havane vient d'indiquer les articles qui auraient le plus de chance de succès à l'importation. Ces articles seraient les suivants :

Chapeaux de feutre et de paille ; tissus de soie, de lin et de chanvre ; gants de fil

et de soie : meubles en bois, miroirs, cristaux, porcelaine, verrerie, bijouterie, corail, riz, fromage, huile, vin, fruits secs, produits pharmaceutiques, papier à écrire, papier de tenture, objets en carton.

Commerce avec la République de l'Equateur. — *Articles d'importation.* — Le consul d'Allemagne à Quito donne la nomenclature des principaux articles d'importation dans cette ville. Cette nomenclature comprend les métaux bruts et ouvrés, quincaillerie, vaisselle émaillée, machines à coudre, machines diverses et outils, tissus de coton et de lin. La plupart de ces produits viennent des États-Unis, d'Angleterre et d'Allemagne ; la France ne figure que pour sa literie en fer et quelques tissus. Il fait remarquer que, pour attirer l'attention sur les produits étrangers, il est indispensable d'envoyer des catalogues et des prix-courants rédigés en espagnol.

— Le projet d'exposition flottante, qui semble avoir été abandonné en France a été repris en Allemagne. On construit en ce moment chez nos voisins d'outre-Rhin un vaisseau colossal, destiné à faire le tour du monde avec une exposition à son bord.

Ce navire, dont les journaux allemands ne donnent pas les dimensions exactes, pourra emporter une provision de 3 millions de kilogrammes de charbon.

Outre les salles de lecture et pavillons divers, etc., il contiendra huit salons de treize mètres de long sur six de large, une boucherie, une charcuterie, une boulangerie, des débits de bière allemande, et trois presses qui imprimeront un journal illustré de l'exposition, dont le texte sera en trois ou quatre langues. Trois machines à vapeur de 60 chevaux chacune serviront à la production de la lumière électrique.

On compte que cette exposition flottante sera prête dans un an et demi, et qu'elle pourra commencer son tour du monde vers Pâques, en 1891.

Et chez nous, qu'est devenu le projet d'une exposition flottante à bord de la *Sarthe ?*

La situation des travailleurs en Amérique. — On fait en ce moment aux États-Unis une enquête analogue à celle qui a causé il y a deux ans une si vive émotion en Angleterre sur la situation matérielle et les salaires d'une partie de la classe ouvrière.

Les renseignements déjà recueillis ne semblent pas beaucoup plus satisfaisants. On a trouvé, à New-York, des maisons entières occupées par des ouvriers et des ouvrières entassés dans des pièces de quelques mètres de superficie, et obligés de faire, pour gagner leur vie, des travaux excessifs. Aux uns on fait faire des culottes à raison de 3 fr. 10 la douzaine ; aux autres, pour un salaire maximum de 20 fr. par semaine, on fait coudre seize pardessus par jour, ce qui nécessite des journées de travail de seize à dix-huit heures.

ASIE.

La Ramie au Tonkin. — Une visite dans le Bay-Say. — Dans une excursion que nous avons faite ces temps derniers dans la province de Hung-yen, dit l'*Avenir du Tonkin* du 3 août, nous avons eu l'occasion de constater les progrès rapides faits par plusieurs colons qui ont essayé, il y a un an à peine, de créer des plantations dans cette région. Nous avons visité, entre autres propriétés, le domaine de Yen-vi, appartenant à M. Gayet-Laroche, qui nous a laissé la meilleure impression au point de vue de l'avenir réservé aux plantations dirigées avec intelli-

gence par des Européens, ayant acquis l'expérience nécessaire par un séjour de plusieurs années au Tonkin.

Nous dirons quelques mots aujourd'hui de cette exploitation, nous réservant de parler des autres dans un prochain article, si les intéressés nous en donnent l'autorisation.

La propriété en question est située sur la route de Phu-khoai à Luc-dien ; elle est d'une contenance de 45 hectares (1). Divisée en damier, elle présente des carrés d'un hectare chacun, séparés par des chemins de deux mètres, allant d'une extrémité à l'autre de la plantation. Les eaux de pluie sont recueillies et dirigées dans des mares ou des fossés creusés à cet effet, qui forment un développement de plus de 3,000 mètres.

Le propriétaire n'a rien négligé pour faire de son domaine une sorte de ferme modèle pouvant être prise comme type et servir de base dans l'évaluation des frais pour de grandes exploitations agricoles, comme nous espérons bien en voir s'établir dans un avenir prochain.

Les logements du personnel de la ferme sont construits au milieu même de la propriété.

La maison de maître est établie sur le talus des fortifications de la citadelle de Phu-khoai ; elle a été édifiée avec beaucoup de soins et offre tout le confortable nécessaire aux Européens vivant loin des centres ; bien que le pays puisse être considéré comme pacifié, rien n'a été négligé pour la mettre à l'abri de toute surprise. A côté, s'étendent de vastes dépendances, magasins, écuries, communs, etc.

Le nombre des coolies employés aux travaux des champs, varie entre 45 et 90 selon les époques et la nature des cultures. Des charpentiers, des charrons, des forgerons indigènes sont attachés en permanence à l'exploitation pour l'entretien du matériel.

Tout nombreux qu'il est, ce personnel n'entraîne pas les frais qu'on pourrait supposer en Europe ; la moyenne des salaires est d'environ 50 centimes par homme et par jour. Nous avons compté 18 bœufs ou buffles, nourris exclusivement sur des pâturages communaux, plus un grand nombre d'animaux domestiques de toutes espèces qui vivent sans augmentation appréciable de frais sur la propriété.

M. Gayet-Laroche a surtout en vue la culture en grand de la ramie, mais en homme prudent il s'est borné à ne planter que quelques hectares des diverses espèces de ce textile ; voulant, avant de se lancer définitivement, étudier celle qui convient le mieux au sol du Bay-say et dont le rendement serait le plus avantageux. C'est surtout en commençant qu'il faut éviter des déboires ; et rappelons à propos qu'on a beaucoup écrit sur la ramie du Tonkin, mais que la majeure partie de ceux qui ont préconisé cette culture, n'avaient pas fait d'expériences personnelles et surtout pratiques. De ce qu'on voit de la ramie un peu partout, sur les digues, dans les chemins, il ne faut pas en conclure qu'elle pousse comme du chiendent, qu'il n'y qu'à la récolter et qu'on peut en planter n'importe où. Il faut des terrains spéciaux ni trop sec ni trop humides, à l'abri des inondations ; et qu'on se pénètre bien de cette idée : la ramie ne deviendra une source de richesse pour le Tonkin que du jour où l'on sera en possession d'une machine pratique à décortiquer. Lorsque l'on pourra décortiquer économiquement la ramie, sa culture prendra un immense développement en très peu de temps et ce textile tant recherché figurera en tête de nos articles d'exportation.

En attendant, M. Gayet-Laroche a su tirer parti de son terrain en y plantant de la canne à sucre et en y faisant des semis de pommes de terre et de haricots qui

---

(1) Par suite de récentes acquisitions la propriété est actuellement de 160 hectares.

ont parfaitement réussi ; ce qui ne l'a pas empêché de se livrer à d'autres essais de cultures plus riches, telles que celles du coton et de diverses essences d'arbres et d'arbustes sur lesquelles il fonde de grandes espérances.

Ajoutons en terminant que des centaines d'arbres à fruits du pays, déjà d'une belle venue, feront dans quelques années, de cette plantation une propriété magnifique d'aspect.

Nous formons les meilleurs vœux pour que ces efforts intelligents soient couronnés de succès.

Que les pionniers du Bay-say réussissent et ils trouveront aussitôt des imitateurs pour le plus grand bien de l'avenir de la colonie.

Commerce de Bangkok et de Siam. — M. de Kergaradec, Consul de France, fait savoir que, d'après les statistiques de la douane siamoise, le commerce de Bangkok est évalué, pour 1887, à 25 millions et demi de piastres mexicaines (environ 100 millions de francs), dont 3/5 représentent l'exportation et 2/5 l'importation. C'est une augmentation d'environ 1/3 sur la moyenne de la période quinquennale antérieure à 1887. Cela tient à l'abondance exceptionnelle de la récolte du riz et aux circonstances qui ont favorisé l'exportation sur les marchés de Chine.

On n'a pas de chiffres pour le commerce des provinces siamoises, du grand lac et de la vallée du Mékong avec le Cambodge et la Cochinchine ou la Birmanie par la frontière de terre et par le Salouen, ni celui de la péninsule malaise avec Pinang, et Singapore, ni enfin celui du Laos avec la Chine. Le commerce total de Siam serait de 120 millions de francs.

Une forte partie des bois de teck de Moulméïn vient des forêts de Xieng-Maï par le Salouen ; une exportation considérable de bétail se fait par terre par la Birmanie. Pinang reçoit de Jonkselong et des autres provinces siamoises de la Malaisie une grande quantité d'étain. Enfin les provinces de Battambang et de Siemréap dirigent sur Saïgon leur riz et les produits de la pêche du lac.

OCÉANIE.

Le Mouvement des affaires aux Philippines. — M. Nodot, Consul, fait savoir que le mouvement général des échanges des Philippines avec l'Espagne et les pays étrangers s'élève à environ 42.784.000 piastres pour 1887, chiffre à peu près semblable à celui de 1886, soit environ 200 millions de francs, dont 35 représentent les espèces monnayées. L'exportation figure dans ces chiffres pour 23 millions de piastres et l'importation seulement pour 17.

L'exportation, en 1887, s'est accrue de plus de 4 millions de piastres, par suite du développement de la production du sucre et de l'*abaca* ou chanvre de manille. Il est sorti 74.000 tonnes d'abaca, valant 10 millions de piastres, au lieu de 48.000 en 1886.

Pendant ce temps-là, il sortait 180.000 tonnes de sucre.

Le monopole du tabac n'existe plus depuis 1883 et la production des cigares est montée de 100.000 cigares, en 1882, à 728.000 en 1887, après avoir atteint 973.000 en 1885. Les valeurs sont passées de 425.000 piastres à 1.193.000. Le tabac en feuilles a un peu diminué : 4.289.000 kil. au lieu de 5.658.000.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 29 octobre 1889.

Présidence de M. Paul CREPY.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Faucher, Vice-Président; A. Eeckman, Secrétaire-Général ; Merchier, Secrétaire-Général-adjoint , Van Hende, Bibliothécaire ; Quarré-Reybourbon , Archiviste ; Crépin , Secrétaire ; Petit-Leduc , Secrétaire de la Section de Tourcoing ; Leburque-Comerre , Secrétaire de la Section de Roubaix ; Jacquin , Delessert , Fernaux , Membres du Comité, prennent place au Bureau.

Général Faidherbe. — M. le Président rappelle en termes émus la perte que la Société vient de faire en son Président d'Honneur, le Général Faidherbe. Tous les Membres du Bureau et du Comité , ainsi qu'un grand nombre de Membres de la Société ont assisté aux funérailles solennelles organisées par la Ville de Lille , pour honorer son illustre enfant — Une couronne offerte par la Société a été portée dans le cortège par l'appariteur. — Sur la tombe , M. Paul Crépy, au nom de ses Collègues , a prononcé des paroles empreintes de reconnaissance et d'admiration pour l'éminent Colonisateur, qui avait tant fait pour « *sa chère Société* de Géographie de Lille » et donné à la France la belle colonie du Sénégal.

Le Comité d'Études a décidé que , pour le moment , il n'élirait pas de Président d'Honneur en remplacement du Général Faidherbe.

M. le Président, nommé Membre du Comité de l'arrondissement de Lille, constitué pour recueillir les souscriptions à l'effet d'ériger, à Lille , une statue au Général Faidherbe, a été heureux de constater le généreux empressement des Membres de la Société de Géographie, à s'inscrire sur les diverses listes mises en circulation par ce Comité.

Il ajoute qu'une liste spéciale est déposée sur le bureau , et invite à s'y inscrire , ceux de ses Collègues qui n'auraient pas encore souscrit sur d'autres listes.

Membres nouveaux. — M. le Secrétaire-Général énumère les noms des Membres nouveaux présentés depuis l'Assemblée générale du 29 juillet. Leur admission définitive est prononcée à l'unanimité.

Bibliothèque. — Lecture est donnée de la liste des ouvrages récemment offerts à la Bibliothèque. Ce sont :

MM. Félix Gourdin : Atlas de Géographie ancienne.
Gruson : L'Ascenseur hydraulique des Fontinettes.
Général Faidherbe : La linguistique et les singularités de l'orthographe française.
Le Sénégal. — La France dans l'Afrique Occidentale.
Fernaux : Panorama du Mont de Kemmel.
Castonnet des Fosses : Pierre Poivre, sa vie et ses voyages.
Chamonin : 16 Cartes anciennes remarquables.
Paul Crepy : Carte de l'embouchure de la Tyne.
Wiener : Chili et Chiliens.
Quarré-Reybourbon : Guide de la Ville de Lille.
De Parades : La Perse et les Persans (Jean Chardin).
Luçon et Palaouan (Alfred Marche).
La France transatlantique. — Le Canada (Sylva Clapin).
Voyage à la Sierra Névada de Sainte-Marthe (Élisée Reclus).
Chypre (Hamilton Lang).
Hugo Gylden : Sur l'emploi de méridiens équidistants pour la fixation de l'heure.
Armand Trève : L'île d'Arguin.
Dr Rouire : Historique de la découverte du bassin hydrographique de la Tunisie centrale et de son identification à l'ancien bassin du Triton.
E. Kolb, éditeur : Pauvre Islande (Victor Meignan).
Hachette et Cie, éd. : La Civilisation et les grands fleuves historiques (Léon Metchnikoff).
E. Plon, édit. : Jérusalem. Son histoire, sa description (Victor Guérin).
Huit jours en Kabylie. — A travers la Kabylie et les Questions kabyles (François Charvériat).

M. le Président remercie ces généreux donateurs, et tout particulièrement M. le sous-lieutenant Dubois, qui a fait hommage à la Société d'une magnifique Carte de la frontière des Alpes, faite à une très grande échelle, et dressée sous sa direction.

M. Épinay. — M. le Président annonce à l'Assemblée que M. le Professeur Épinay, Membre du Comité d'Études, vient de quitter Lille. Il exprime au nom de tous, les regrets que cause ce départ, et rappelle les Conférences que fit M. Épinay, et le dévouement que chaque année il apportait à corriger les compositions du Concours.

M. Chausson, Censeur du Lycée de Lille, nommé Proviseur du Lycée de Bastia, vient également de nous quitter.

Exposition Universelle. — La *Société de Géographie de Lille* a obtenu une médaille de bronze, pour son Exposition au Champ de Mars (groupe II, classe 16).

Le numéro du *Journal Officiel* annonçant notre Récompense, contient, en première page, un article relatant la somme de travail, de dévouement et d'argent, dépensés par notre Société, pour développer dans la région, le goût de la Géographie, et indique en même temps les beaux résultats obtenus.

Le Comité a décidé que cet article serait reproduit dans notre prochain Bulletin.

Depuis lors, le journal « *La Géographie* » dans son numéro du 24 octobre, a également publié un article fort élogieux pour notre Société.

Distinctions honorifiques. — Plusieurs de nos Collègues ont obtenu des Récompenses à l'Exposition Universelle :

MM. Villerval et Cavro, Directeurs d'Écoles municipales ; Toussaint, Inspecteur primaire, ont obtenu une médaille d'argent du Ministère de l'Instruction publique.

Une médaille d'or est accordée par le Ministère du Commerce à M. Weber, Collaborateur de la maison Danel, qui imprime notre Bulletin.

MM. Descamps-Crespel, Jules de Guerne, Hugues Krafft (Membres de notre Société), ont été nommés Chevaliers, et M. Ad. Casse, a été promu Officier, dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

Cours et Conférences. — MM. Lefebvre, Professeur à l'Institut Turgot à Roubaix, E. Guillot, G. de Beugny d'Hagerue, et l'Abbé Pillet, ont bien voulu accepter de se faire entendre dans les premières réunions de l'hiver 1889-90.

Bulla-Régia. — M. le Président informe l'Assemblée que M. le Docteur Carton, Aide-Major de 1re classe aux Hôpitaux de Tunisie, Membre Correspondant de la Société, en congé pour quelques jours seulement dans sa famille, a consenti à communiquer ce soir même des renseignements inédits, relatifs aux fouilles qu'il a été chargé par le Gouvernement Tunisien, de diriger sur les ruines de l'antique *Bulla-Régia.*

M. le Docteur Carton, tout en s'excusant de n'avoir pu préparer sa « Causerie », donne des détails très intéressants sur cette ancienne capitale des rois Numides.

M. le Dr Carton fait circuler une série de photographies des objets trouvés dans ces fouilles, puis il décrit la fameuse Nécropole, découverte par lui après plusieurs mois de laborieuses recherches.

Le Conférencier fait ensuite une description des tombeaux, parle de leurs inscriptions nombreuses écrites en latin, puis énumère les divers objets qu'il y a trouvés. -

Au milieu des applaudissements, M. le Président remercie le sympathique Conférencier à qui revient tout l'honneur de ces découvertes (Voir plus loin l'*in-extenso* de cette conférence).

Scènes de mœurs en Angleterre. — M. Merchier, lit ensuite plusieurs lettres écrites par son frère, M. Dabbadie, attaché à une maison de commerce de Manchester. — Ces lettres relatent, avec non moins d'humour que de verve, plusieurs scènes de mœurs en Angleterre, et particulièrement une lutte entre deux boxeurs, qui intéressent vivement l'auditoire.

M. le Président remercie M. Merchier de cette communication, et le prie de transmettre à son jeune frère, chez qui l'esprit d'observation est déjà si développé, les félicitations de l'Assemblée.

Nomination d'un Membre du Comité d'Études. — Pendant qu'il est procédé, par scrutin secret, à l'élection d'un Membre du Comité, en remplacement de M. Épinay, chacun admire les nombreux spécimens : vases, lampes, inscriptions etc., provenant de Bulla-Régia, exposés sur l'estrade par le Dr Carton.

A l'unanimité, M. Lenoir, Professeur agrégé au Lycée de Lille, est nommé Membre du Comité d'Études.

La séance est levée à dix heures quarante.

DISCOURS PRONONCÉ AUX FUNÉRAILLES

DU

Général FAIDHERBE

Par M. Paul CREPY, Président de la Société.

Le 14 juin 1880, la Société de Géographie de Lille, réunie pour la première fois, acclamait le Général Faidherbe Président d'Honneur !

Légitime hommage rendu au vaillant Officier, à l'éminent Colonisateur, au Savant qui nous avait révélé la topographie, l'ethnographie et la linguistique du Sénégal.

Notre illustre Compatriote ne considéra point cette dignité comme une sinécure; plus qu'aucun autre il contribua à faire prendre à notre Société une place prépondérante parmi celles de Province : chaque année il nous envoyait le compte-rendu des événements accomplis dans cette belle Colonie, sa grande œuvre, et que personne ne connaissait mieux que lui. Aussi, avec quelle fiévreuse impatience, tous ceux qu'intéressent les grandes questions coloniales, attendaient-ils la publication de nos Bulletins, pour y trouver ces précieux documents.

Cette année, cependant, ce travail tant désiré n'arriva point......, le Général, miné par la maladie, n'avait pas eu la force de le rédiger. Une compensation nous était toutefois réservée : il y a quelques mois, notre sympathique Collègue, le Capitaine Brosselard, son gendre (qui lui aussi connaît le Continent Africain), nous faisait une remarquable Conférence sur la Guinée Portugaise.

Le Général Faidherbe personnifiait, pour ainsi dire, le Sénégal : Officiers, Explorateurs, Savants, tous, avant que de s'y rendre, venaient lui demander ses indications, ses conseils; nos amis Bayol, Monteil, Caron et bien d'autres ne regrettent certes pas d'avoir placé leur confiance en celui qui, après 14 années de luttes incessantes,

avait doté la France d'une contrée qui, en étendue, rivalise avec la mère-patrie !

Relier le Sénégal au Niger, afin de faciliter nos transactions commerciales ; — remonter jusqu'à Tombouctou, la ville mystérieuse, pour y faire connaître le Pavillon Français ; — s'avancer au Sud vers Kong, cette autre ville mystérieuse, dans le but de résoudre ce grand problème de la jonction de nos possessions du Niger à celles du Golfe de Guinée, (que le capitaine Binger vient de réaliser si heureusement) former enfin le Soudan Français, — tel fut toujours l'objectif de notre vénéré Président.

Aussi, notre Colonie Sénégalaise, appréciant tant d'efforts, couronnés par d'éclatants résultats, érigea-t-elle, de son vivant — honneur insigne — une statue au Général Faidherbe, dans le chef-lieu témoin de ses exploits, St-Louis du Sénégal.

Quand il fut appelé au poste de Grand-Chancelier de la Légion d'Honneur, le Général Faidherbe condensa toutes les notes recueillies durant son long séjour aux Colonies, et, pour ne rappeler que deux de ses principaux ouvrages, je cite : ses « Annales sénégalaises, » et « Le Sénégal. — La France dans l'Afrique occidentale », œuvre capitale, parue cette année-même.

Aujourd'hui, usé par le soleil des Tropiques, raidi par les frimas de 1870-71, le corps de notre grand Concitoyen repose dans sa ville natale qu'il aimait tant. — Au nom des seize cents Membres de la Société de Géographie de Lille, j'adresse un suprême adieu, mêlé de respect et de reconnaissance, au héros de Médine, au vainqueur d'El Hadj-Omar, à notre cher et regretté Président d'Honneur !

EXTRAIT

du *Journal Officiel* du Lundi 30 Septembre 1889, page 4852.

Parmi les Sociétés provinciales, celle de Lille nous semble avoir parfaitement compris ce qu'on doit attendre d'une Société de ce genre et s'être efforcée d'expliquer le plus clairement et le plus brièvement à la fois, ses opérations et ses travaux, — de les expliquer au visiteur qui passe. Un tableau porte ces renseignements relatifs à la Société qui existe depuis dix ans : « 1880-1889 : 1,475 membres fondateurs et titulaires. Cours et Conférences : 351 séances, 135,000 auditeurs. Bulletin avec cartes, plans et figures : 1,650 exemplaires ; 55,163 fr. depuis 1881. » C'est un résultat magnifique qui fait grand honneur à la Société qui l'a obtenu et à la Ville qui a fourni les adhérents.

Il est vrai que dans ce nombre d'adhérents de la Société de Géographie de Lille, sont sans doute compris les membres des sections qui s'y rattachent, à savoir : Valenciennes, Tourcoing et Roubaix. La Société de Lille n'était elle-même dans le principe qu'une section de l'Union géographique du Nord, dont le siège est à Douai ; elle s'est détachée de l'association commune en 1882 pour agir séparément. Son mode d'action, nous dit-elle, est triple : d'abord, la publication qui contient ses travaux ordinaires, à savoir son Bulletin, ensuite ses conférences et causeries des voyageurs dont les femmes aussi peuvent profiter, et, en troisième lieu, les excursions et caravanes pendant l'été. La proximité de la capitale permet à la Société de se procurer, comme conférenciers, les voyageurs et explorateurs revenus de leurs courses lointaines.

On voit à l'Exposition un spécimen des cartes murales qui servent dans ces conférences pour lesquelles aussi, depuis l'origine, des milliers de cartes volantes ont été distribuées aux Sociétaires. La Cartographie de la Société figure à l'Exposition, réunie en un fort volume.

Le compte rendu de ces conférences est également publié. Outre les conférences, des cours ont lieu, le jeudi soir à Lille, le samedi soir à Roubaix, et depuis quelque temps il a été établi un cours élémentaire de topographie.

Les excursions sont un des moyens de propagande de la Société ; elles offrent un grand attrait à tous ceux qui y prennent part. Varier ces courses instructives qui ont lieu dans le département et en dehors du département, dans les différentes parties de la France, même à l'étranger (Belgique, Angleterre) est le but constant de la Société. Chemin faisant, des photographies sont prises des plus beaux paysages, ainsi que des monuments les plus remarquables. A cet effet, un photographe est attaché à la Société, qui est peut-être la seule ayant à la fois à son service photographe, sténographe et cartographe. Chaque année, une dizaine de lauréats des concours institués par la Société, sont désignés pour prendre part à ces excursions ; et c'est un riche industriel de Lille qui paie les frais de leur voyage.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LES FOUILLES DE BULLA RÉGIA

Par le Docteur CARTON,

Médecin Aide Major de 1re classe aux Hôpitaux de Tunisie,
Membre Correspondant de la Société de Géographie de Lille.

MESDAMES, MESSIEURS,

Avant d'aborder l'objet de cette causerie devant un auditoire dont j'ai appris, l'an dernier, à ne pas redouter l'accueil, je tiens à remercier M. Merchier de la complaisance avec laquelle il a renoncé à la parole. Je ne crains qu'une chose, c'est de vous avoir privé d'un de ces entretiens comme sait si bien les faire votre orateur favori, et dont l'agréable parole est si appréciée de tous les membres de notre Société, pour vous parler de choses scientifiques, intéressantes à la vérité, mais bien souvent arides.

Comme a bien voulu vous le dire notre honorable Président, son invitation à vous entretenir, faite à l'improviste, ne m'a guère laissé le temps de préparer mon sujet. Il faut vous attendre à ne trouver ni méthode, ni grande suite dans mes descriptions. J'ai choisi le seul sujet que je puisse traiter à brûle-pourpoint, sujet que je dois d'autant mieux posséder qu'il a été, toute cette année, ma constante préoccupation: les fouilles dans la *Nécropole de Bulla Regia*.

La ville romaine de Bulla Regia, qui compte une surface d'environ 1 kil. carré et dont la population devait être de 30 à 40,000 âmes était située à 8 kil. au Nord du point où est actuellement Souk el Arba, non loin du fleuve la *Bagrada*. Bâtie sur les derniers contreforts des montagnes de la Kroumirie, elle dominait l'immense plaine qui a valu à l'Afrique son surnom d'un des greniers de Rome. C'est même à cette situation qu'elle doit son nom, dérivé de celui de *Boll*, (πεδίον βύλλης de Procope) antique appellation de la fertile vallée qui se couvre encore de nos jours de si belles moissons. Quant à l'épithète de Regia, elle lui vient de ce que plusieurs de ces rois numides qui furent des rivaux de Carthage, la choisirent comme capitale.

Voici d'ailleurs, pour vous faire comprendre l'existence d'une si grande quantité de textes et de tombes, et la vaste surface de la nécro-

pole, un historique très succinct qui vous prouvera l'importance de Bulla Regia, qu'elle tirait surtout de la plaine qu'elle commandait.

C'est, en effet, à plusieurs reprises que ce nom est cité chez les auteurs anciens.

Bien des siècles avant l'occupation des Romains qui ont peut être laissé déchoir l'agriculture ici comme en Italie, les « Grandes Plaines » étaient habitées par de nombreux cultivateurs, actifs et intelligents. Il est possible que beaucoup de ces travaux destinés à desservir des centres agricoles tels que citernes, aqueducs, etc., soient l'œuvre des anciens peuples, qui ont été tour à tour fournisseurs, puis fermiers de Carthage, et serfs de Rome.

En outre de sa fertilité, l'Afrique romaine était située d'une façon exceptionnelle, elle présentait un développement considérable de côtes, avec d'excellents ports pour les vaisseaux d'alors ; elle s'avançait vers la Sicile, de sorte que les peuples navigateurs de la Méditerranée ne pouvaient aller de Phénicie, d'Egypte, de Grèce en Gaule et surtout en Espagne et vers les colonnes d'Hercule sans passer en vue du sol africain. Aussi les Phéniciens ne tardèrent-ils pas à faire d'abord de simples échanges commerciaux puis à y établir des comptoirs.

Mais ceci est l'histoire de Carthage.

La plaine de Boll, nous disent les historiens, était convoitée, à cause de sa richesse, par les Carthaginois qui en devinrent les maîtres jusqu'aux guerres puniques. C'est dans les Grandes Plaines que Syphax et Asdrubal livrèrent combat à Scipion.

Puis, les rois numides, alliés de Rome, veulent profiter des dépouilles de Carthage affaiblie, et, malgré les conventions, Mossinissa, sûr de l'impunité, s'emparent de la Boll. Il avait, dans sa conquête, rencontré 70 villes fortes et châteaux. Ceci nous donne une idée de la densité de la population en ce point où, actuellement, il ne s'élève pas un village arabe.

Plus tard, avant les guerres numides, Hiarbas fait de Bulla Regia sa capitale où, sur l'ordre de Pompée, il est attaqué et tué par Bogud, un autre roi numide.

Deux siècles de tranquillité succèdent ensuite aux longs troubles de la conquête romaine. C'est alors que la ville atteint sa plus grande prospérité et la majeure partie des tombes rencontrées dans les fouilles datent de cette période.

Les monuments, dont de beaux vestiges ont résisté à l'action destructive du temps et des peuples nous en attestent la splendeur. Je vous en fais passer sous les yeux quelques photographies. Elles représentent l'amphithéâtre, où l'on voit encore, dans un vomitarium, des traces de fresques ; le théâtre ; les thermes qui s'élèvent encore à plus

de 12^{m} au-dessus du sol ancien, à 6^{m} au-dessus du sol actuel ; le nymphecum, d'où part un aqueduc créé tout récemment qui amène à Souk el Arba les eaux de la source ; enfin, des blocs énormes, vestiges d'une d'une grande forteresse. Je regrette de n'avoir pu mettre sous vos yeux une vue, qu'a publié Guérin, de l'arc-de-triomphe, disparu depuis très peu de temps et si bien détruit par la main des Européens, qu'il m'a fallu de longues recherches pour arriver à en retrouver l'emplacement. Ce n'est pas sans tristesse qu'on voit renverser par des peuples civilisés des monuments que ni Vandales, ni Byzantins, ni Arabes n'avaient détruit. Je m'empresse d'ajouter que depuis l'organisation du Service des Antiquités en Tunisie, une surveillance est exercée, suffisante pour empêcher des dégâts aussi considérables.

Tissot, dans son ouvrage magistral sur la géographie de l'Afrique ancienne a fait, de la vue dont on jouit de Bulla Regia, une description magnifique. Combien son enthousiasme eût été plus grand si le célèbre archéologue avait pu contempler les Grandes Plaines à l'époque de la domination des premiers Empereurs romains, alors qu'une population animée allait et venait dans les rues de la ville blanche, dominée par les silhouettes grandioses de ses édifices, que l'immense vallée qui n'est maintenant qu'une mer de verdure au printemps, surface désolée en été, présentait, encadrés par les festons violacés de montagnes boisées, les taches verdoyantes de bosquets où se nichaient les villas et les fermes.

Car au milieu de ces terres fertiles habitaient de nombreux colons, qui se donnaient rendez-vous, les jours de fête, à Bulla Regia, où des édifices publics leur offraient distraction et plaisirs.

Peut-être vous intéressera-t-il de savoir comment le hasard vient en aide dans les découvertes archéologiques. Au risque de vous entretenir ne ma personne, je vais vous dire comment j'ai été appelé à diriger les fouilles de Bulla Regia.

En avril 1888, j'étais depuis deux mois, à Souk el Arba, où j'avais été envoyé brusquement de Métameur, alors le poste le plus voisin de la Tripolitaine. J'ai fait, l'an dernier, allusion devant vous à mes trouvailles et aux travaux que mes recherches en ces méridionales contrées m'avaient amené à entreprendre. Quand j'appris ma nomination à Souk el Arba, l'archéologue qui croissait en moi fut cruellement désappointé. Comment trouver quelque chose à glaner en un pays où des savants aussi célèbres, des chercheurs aussi érudits et sagaces que les Guérin, les Tissot, les Cognat, les Letaille avaient passé, et où un de mes camarades de l'armée, le lieutenant Winkler s'était livré à de patientes recherches ? Aussi, tout d'abord ne songeai-je pas à faire de l'archéologie, et celle-ci passa-t-elle au second rang. Jadis, j'errais

parmi les ruines, le fusil en bandoulière, oubliant le gibier que j'étais parti avec l'intention de tuer, maintenant je marchais l'œil aux aguets jetant à peine, par habitude, un regard sur les vestiges que je foulais aux pieds.

N'importe, je revenais souvent sur les ruines de Bulla Regia, voulant tout au moins les étudier à l'aide des travaux de mes prédécesseurs, et poussé par ce je sais quoi qui fait toujours espérer en la capricieuse Fortune.

J'étais, un jour, près des carrières qui avaient jadis fourni des matériaux à Bulla Regia, et où puisent actuellement les entrepreneurs de Souk el Arba. Nous profitons encore ici des efforts des anciens habitants de la cité antique. On n'a eu qu'à attaquer immédiatement la pierre là où l'avaient abandonnée les carriers romains, le front d'attaque était tout avivé, et on n'a pas eu à fournir le travail souvent considérable d'enlèvement de la roche de surface.

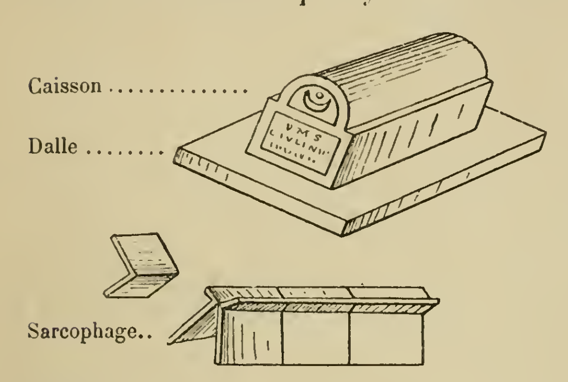
Un jour donc, que j'errais aux environs, un ouvrier italien vint m'offrir de me montrer une inscription qu'il avait, disait-il, découverte dans les champs. Je me mis à le suivre, pensant bien que le texte en question avait déjà été lu et relu par nombre d'archéologues.

Nous arrivâmes donc auprès d'un buisson de faux jujubiers, et l'homme, écartant les branches épineuses, me montra un bout de pierre, assez informe, et sortant de quelques centimètres de terre, c'était le bas d'une inscription funéraire, dont on ne voyait que la dernière ligne. L'ouvrier italien parti, je me mis à fouiller dans les buissons de jujubiers voisins, et j'en sortis dans le piteux état dont on sort toujours de pareilles broussailles, mais très heureux, j'avais trouvé deux autres fragments de textes. Je revins les jours suivants avec mon ordonnance, des pioches et des pelles, et nous nous mîmes activement à l'œuvre. Bien des pierres qui paraissaient informes, et dont on ne voyait qu'un angle, qu'une saillie à la surface des champs, étaient des monuments funéraires, et j'appris peu à peu à reconnaître ceux-ci. Bref, au bout de deux mois, j'étais en possession de 60 textes funéraires, dont les deux tiers au moins complets, et tous inédits. N'ayant plus rien à trouver à la surface, je voulus voir ce qu'il y avait au fond, et je me mis à ouvrir quelques-unes des tombes dont j'avais relevé l'emplacement. Nous n'étions que deux pour faire ce travail pénible, et par les fortes chaleurs de juin et juillet ; aussi avancions-nous peu en besogne. Je fus assez heureux pour mettre à jour un mobilier funéraire assez varié. Le rapport que j'adressai au Comité des Antiquités africaines, au Ministre de l'Instruction publique, la communication de mes trouvailles, que je fis à M. de la Blanchère, Directeur du Service des Antiquités de la Tunisie, déterminèrent celui-ci à m'offrir la direction des fouilles à

exécuter dans la nécropole. Voilà comment je parvins, durant le temps que durèrent les travaux, c'est-à-dire du 1er février au 1er octobre 1889, à trouver la grande quantité d'objets dont je vais vous faire une description très distincte.

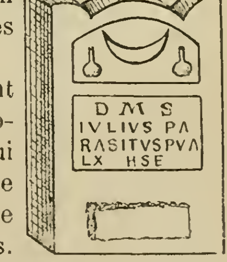
Habituellement, on le sait, les tombes étaient, chez les Romains, diguées le long des voies, et Rome et Pompéi nous offrent de beaux exemples de cette disposition. Il n'en était pas tout à fait de même à Bulla Regia. Les monuments funéraires formaient deux îlots principaux groupés aux deux portes importantes de la ville.

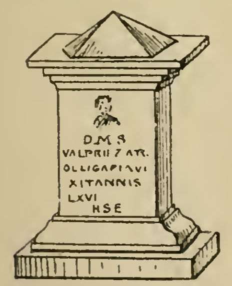
Vous pouvez voir dans le dessin qu'a bien voulu me tracer en quelques heures mon ami M. Raffin, un spécimen de la plupart des monuments funéraires qu'on y rencontre.



La forme la plus répandue est celle du caisson, qui se compose d'un prisme surmonté d'un demi-cylindre, l'inscription se lit sur un ou deux autels situés sur les côtés ou à l'extrémité du monument et surmonté des emblèmes dont il sera question plus loin.

Vient ensuite la stèle, pièce plate, arrondie à son extrémité, et présentant le texte sur une de ses faces.





Le cippe est également assez fréquent, c'est une colonne carrée et courte, qui supporte l'inscription sur une de ses faces et sur les côtés de laquelle sont des ornements.

Les emblèmes qui surmontent les textes sont presque toujours les mêmes : le disque et le croissant. Ce dernier, de beaucoup plus fréquent, représente la déesse punique Tanit. Il est assez curieux de retrouver sur des monuments funéraires de gens qui parlaient latin et se disaient Romains, les traces d'une religion orientale.

On rencontre assez souvent ces emblèmes sur les tombes, en Afrique, mais jamais en aussi grande abondance qu'à Bulla Regia, d'où

l'on peut conclure que la population de cette ville descendait en majeure partie des anciens possesseurs du sol.

De nombreux faits démontrent qu'au milieu de l'influence italienne, bien des indigènes, tout en empruntant à Rome ce que ses mœurs avaient d'apparent, conservaient les traditions et les coutumes de leurs ancêtres.

En dehors de la figuration de ces astres qu'on ne rencontre jamais sur les cippes, quelques personnages ont été sculptés dans la pierre, quelquefois debout, le plus souvent couchés sur un lit funèbre, et tenant à la main une coupe, une amphore ou un miroir.

Le total des textes, complets ou non, que j'ai rencontrés dans les fouilles est de 150, dont 60 l'ont été durant la première année, alors que mon ordonnance et moi piochions de concert. Ils présentent presque toujours, à la suite de la dédicace aux dieux mânes, les noms, prénoms et l'âge du défunt, accompagnés d'une pieuse épithète, et suivis de la signe terminale habituelle. Les caissons et les cippes reposent sur de larges dalles, les stèles sont simplement plantées en serre. Au-dessous se trouve le sarcophage, à environ 1^{m} de profondeur. Les grandes auges de pierre, si fréquentes ailleurs sont rares ; souvent le sarcophage est formé par de larges tuiles de 30 à 40 cent. de côté, au nombre de 8, appuyées deux à deux, sur trois longueurs, en forme de toit, de façon à circonscrire avec le sol une cavité prismatique fermée à ses extrémités par deux autres tuiles. D'autres fois, ce sont tout simplement des débris de grandes jarres de plus de 1^{m} de hauteur, que l'on a posés, la concavité regardant en bas, au-dessus du mobilier funéraire. Les tuiles présentent souvent des marques curieuses, des sillons parallèles, disposés en croix ou en cercle, que l'ouvrier pratiquait avec l'extrémité de ses doigts, j'ai trouvé, sur l'une d'entre elles, un dessin assez intéressant, dont je vous présente l'estampage, c'est le portrait d'une matrone romaine, que l'ouvrier, dans un moment de fantaisie, a gravé, à l'aide d'un poinçon, sur l'argile, avant la cuisson.

Le mobilier funéraire que l'on déposait dans ces sarcophages est assez uniforme, son type le plus général se compose d'une ou deux lampes funéraires, destinées à éclairer le défunt dans son voyage sur le sombre Achéron, d'une amphore renfermant le viatique nécessaire, et quelquefois d'un grand vase en terre ou en plomb, dans lequel on déposait les ossements.

A côté de ces récipients, les parents déposaient souvent quelques-uns des objets ayant servi au défunt durant sa vie, et la liste de ceux que j'ai rencontrés est longue.

Ce sont des vases de bronze ou d'albâtre, de longues aiguilles à coudre en bronze ou en os, des épingles en ivoire, des stylets, des

miroirs d'airain (ceux-ci étaient nombreux, et trois d'entre eux avaient un couvercle en cuivre doré présentant des personnages en relief, le tout d'un beau travail), des fibules, ou grandes agrafes, des bagues, des serrures absolument semblables aux nôtres, des strigile, instruments servant de grattoir aux bains, des cuillers, des suspensions à chaînette de bronze, des vases en terre de forme très bizarre, figurant des oiseaux, des chiens, des personnages, etc., etc.

Sur environ 500 lampes que j'ai trouvées, près de 300 avaient à leur partie supérieure, des sujets en relief représentant des scènes de chasse, de la mythologie, des jeux de cirque, etc., etc. Vous pouvez, d'après les photographies que je vous fais passer, et d'après les quelques spécimens et les moulages que j'ai apportés, vous faire une idée de ce genre d'objets.

Sur le fond de ces lampes, les posiers appliquaient le plus souvent leur estampille, et j'ai relevé plus de 70 noms différents de fabricants de poteries. C'est en grande partie à l'aide de ces marques que j'ai pu déterminer l'époque à laquelle remonte la nécropole que j'ai fouillée, et qui s'étend depuis le milieu du premier siècle jusque vers le commencement du troisième.

La cérémonie funèbre telle qu'elle était pratiquée à Bulla Regia présentait quelques particularités. Ainsi, le bûcher n'était pas dressé sur un emplacement spécial, mais au-dessus de la fosse. Quand la combustion était achevée, il s'écroulait au fond de celle-ci, seul, ou quelquefois avec les ossements à demi-incinérés. On en retirait alors les grasses poutres non brûlées, et on recueillait les ossements pour les mettre dans l'ossuaire. Sur le fond de la fosse on laissait donc un lit de charbon de bois, dont nous avons encore trouvé d'énorme morceaux, puis, sur ce charbon, on posait le mobilier funéraire, que l'on recouvrait des tuiles ou de la jarre. Par dessus le tout on déposait quelques grosses pierres, puis on jetait de la terre, et, avec elle, quelques pièces de monnaie destinées probablement à payer au nocher Caron le prix du passage dans sa barque. Un fait bizare, c'est que les monnaies trouvées dans ces conditions, c'est-à-dire sur des tombes du IIe siècle, sont beaucoup plus anciennes : la majeure partie d'entre elles sont puniques ou numides, et elles présentent un degré très avancé, non pas d'oxydation, mais d'usure. Était-ce une tradition de garder ainsi que les jeter sur les tombes quelques monnaies provenant des ancêtres, ou n'y avait-il là qu'une simple mesure d'économie destinée à utiliser pour cette cérémonie des monnaies n'ayant plus cours sur terre ; et que les changeurs infernaux consentaient à accepter ?

Au-dessus du sarcophage on plaçait la dalle, puis le monument funéraire. Il était acheté le plus souvent tout fait chez le marbrier, qui avait

chez lui un stock de ces pierres avec les emblèmes, les dédicaces toutes prêtes. On n'avait qu'à graver le nom, l'âge du sujet à la place laissée vacante et la stèle était livrée quelques instants après la commande. J'ai même rencontré plusieurs tombes sur lesquelles la hâte ou l'incurie des parents n'avaient pas permis qu'on prît soin d'inscrire le nom du défunt.

En dehors de ces monuments funéraires de petites dimensions, j'ai rencontré dans la nécropole quelques *colums bariums* ou chambres funéraires avec niches pour y loger les urnes cinéraires, et les traces de nombreux mausolées prismatiques pareils à celui que vous voyez dans le dessin de M. Raffin et dont je fais circuler la photographie. Tous ces monuments, de forme très élégante, ont été exploités comme carrière et il n'en reste plus une pierre debout à Bulla Regia. Celui qui est figuré ici existe non loin de cette ville, chez les *Oulad Sidi bel Kassem*, auprès de l'antique *colonia Tuburnica*. Puisque je vous parle des tombes de Bulla Regia, j'ajouterai que j'ai trouvé aussi quelques îlots de tombes situées très au-dessous des sépultures romaines, et par conséquent beaucoup plus anciennes, probablement puniques. Je n'ai pas eu le temps d'explorer suffisamment ce gisement pour me rendre compte de son étendue.

Enfin, il y a à 20^{m} de Bulla Regia une colline littéralement couverte de dolmens, de menhirs, de cromlecks. Ces monuments ont aussi servi de sépultures, à en juger par les vases et les ossements que j'ai trouvés.

Bulla Regia est, vous le voyez, au point de vue archéologique, un des endroits intéressants de la Tunisie. Il est à regretter que les grands monuments de cette cité, jadis si belle n'aient pas été mieux conservés, et je ne veux pas vous laisser sous l'impression des photographies que je vous ai fait passer. En voici d'autres qui vous montreront combien sont nombreux et splendides ces vestiges, que l'on rencontre un peu partout en Tunisie. Vous avez pu voir à l'Exposition les reproductions des temples de Dougga et de Sbeïtla, si habilement exécutées par M. Saladin. Mais l'architecture seule pourrait peut-être en Afrique supporter la comparaison avec les monuments d'Italie et de Grèce. En général, les monuments artistiques de moindres dimensions : mosaïques, statues, etc., n'ont pas la perfection que l'on est habitué à rencontrer de l'autre côté de la Méditerranée. Les mosaïques, souvent très curieuses, comme celle de Carthage, qui a été transportée à l'Exposition, n'ont pas une très grande finesse. Les statues, de dimensions colossales, ont presque toujours de la raideur dans l'attitude, de la rigidité dans le drapé. Il faut se hâter d'ajouter que celles-ci ont été le plus souvent faites dans un but qui n'était rien moins qu'artistique. Je n'en

veux pour preuve que le fait suivant. On rencontre fréquemment des statues qui ont 2^m, 2^m,50 et 3^m de hauteur, dans un excellent état de conservation. La plupart n'ont ni tête, ni cou, et à l'insertion de celui-ci on voit une cavité. Voici quelle en était la destination. Vous savez avec quelle rapidité, dans les derniers jours du monde romain, les empereurs se succédaient sur le trône. D'autre part, la flatterie était à l'ordre du jour dans toutes les villes des provinces romaines qui espéraient obtenir de cette façon de plus grands privilèges. Comme le règne de l'empereur à qui on voulait faire l'hommage d'une statue eût été souvent terminé avant l'achèvement de celle-ci, comme, d'autre part, une telle production d'effigies n'eût pas été sans coûter très cher, on imagina de faire de beaux corps, majestueux comme doit l'être celui d'un empereur, en ayant soin de ménager à la partie supérieure du thorax une cavité dans laquelle on fixait la tête du souverain. Celui-ci déchu, on n'avait qu'à commander chez le sculpteur un nouveau chef, ce qui était à la fois et plus expéditif et plus économique.

A côté de ces mouvements intéressant plus directement l'art, on en rencontre d'autres qui présentent le plus grand intérêt au point de vue scientifique, soit qu'ils permettent de relier entre eux des chaînons disjoints de l'histoire de l'Afrique, ou de faire concorder la topographie des ruines de l'Afrique actuelle avec les cartes de Peutinger et d'Antonin, soit enfin qu'ils nous révèlent un détail des mœurs de l'époque, ou qu'ils nous fassent part des souffrances et des joies des colons africains. Je veux parler des textes.

Je terminerai en vous lisant, à l'appui de mon dire, deux inscriptions qui ont été rencontrées dans le nord de la Tunisie.

La première est la reproduction de deux pétitions que les colons, soumis aux exactions des fermiers de l'empire ont adressé à l'empereur Marc Auréle et du décret que rendit celui-ci à la suite de la seconde réclamation. Le texte était divisé en quatre colonnes, la première est illisible, voici ce qu'on lit sur la seconde.

« ... Ces abus (1) de pouvoir qu'il a commis (le procurateur) d'accord avec Allius Maximus notre adversaire, aussi bien qu'avec presque tous tous les conductores (fermiers), contrairement à la justice, et au détriment de tes revenus ; non-seulement il n'a point instruit notre affaire depuis tant d'années que nous l'en prions, que nous l'en supplions et que nous appuyons sur votre divine suscription ; mais encore, et en

(1) Cette traduction est due à MM. Cagnat et Ferrique. V. *Revue archéologique*, février et mars 1881.

dernier lieu, il s'est fait le complice de ce même Allius Maximus si influent auprès de lui, au point d'envoyer des soldats dans le *Saltus Buritanus*; les uns parmi nous ont été par son ordre saisis et torturés, les autres ont été chargés de chaînes, quelques citoyens romains même ont été battus de verges et fustigés. Qu'avions-nous fait pour mériter ce châtiment? L'iniquité était accablante pour notre faiblesse, elle était manifeste, et pour implorer ta majesté, nous avions écrit une lettre indignée. Cette iniquité, César, est évidente, comme on peut facilement s'en convaincre... »

L'empereur fit, paraît-il, la sourde oreille à cette pétition, et les habitants du *Saltus Buritanus*, dont l'emplacement n'est pas éloignée de la gare de Souk el Klenus, lui adressèrent une seconde réclamation, reproduite dans la troisième colonne :

« Nous sommes obligés, dans notre infortune, de faire un nouvel appel à ta divine providence; nous te prions, très saint empereur, de nous secourir. Le chapitre de la loi d'Hadrien qui est transcrit plus haut a enlevé même aux procurateurs et, à plus forte raison, au *conductor* le droit d'augmenter, au détriment des colons, les redevances agraires, les prestations de journées de travail ou de bêtes de somme; que ce droit leur soit définitivement enlevé, et que, conformément aux actes de tes procurateurs déposés dans les archives du *tractus Karthaginiensis*, on ne puisse exiger de nous, par an, plus de deux corvées de labour, deux de sarclage, et deux de moisson, sans que ce fait puisse donner lieu à aucune discussion.... Nous ne sommes que d'humbles paysans qui gagnons notre vie par le travail de nos mains; le *conductor*, au contraire, peut se concilier la faveur par d'abondantes largesses; nous sommes donc incapables de lutter avec lui devant les procurateurs, auxquels il est parfaitement connu, grâce aux contrats de fermage successivement signés avec eux. Prends pitié de nous et daigne ordonner, par un sacré rescrit, qu'on ne réclame pas de nous plus qu'il n'est stipulé dans la loi d'Hadrien et dans les actes de tes procurateurs, c'est-à-dire six corvées par an, afin que, grâce à l'intervention de ta majesté, les paysans qui sont nés et ont grandi sur tes *saltus* ne soient plus inquiétés par les *conductores* des domaines fiscaux. »

Voici quel fut le résultat de la seconde réclamation :

« L'empereur César M. Aurelius commodus Antonius Augustus Sarmaticus Germanicus Maximus à Lurius Lucüllus et à l'intention des autres personnes. Considérant les règlements déjà établis et mes propres institutions :

Les procurateurs auront soin que rien de contraire à la *forma perpetua* ne soit injustement exigé de vous.

(D'une autre main) J'ai écrit. J'ai vérifié.

Copie de la lettre du procurateur, chevalier romain ; Tussanius Aristo et Chrysantus à Andronicus. Conformément à la sacrée suscription de notre maître, le très saint empereur, qu'en réponse à son *libellus*, Lurius Lucullus.....

(D'une autre main).... Nous te souhaitons tout le bonheur possible. Salut. Fait la veille des ides de septembre, à Carthage.

Heureusement achevée et dédiée aux ides de mai, sous le consulat d'Aurélianus et de Cornélianus ; par les soins de C. Julius.... Salaputis, magister. »

Voici maintenant l'autre inscription, non moins célèbre que la première, elle est gravée en trente vers, je crois, assez barbares d'ailleurs, au-dessus de l'entrée d'un mausolée semblable à celui dont je vous ai déjà parlé. Elle nous apprend que ce défunt fut d'abord simple journalier, toujours le premier au travail et laissant derrière lui la troupe nombreuse de ses compagnons, il a fait 12 moissons sous un soleil torride. Devenu chef ouvrier, il a conduit pendant 11 autres années des bataillons de travailleurs et moissonné les champs numides. Grâce à son travail et à son épargne, il est devenu propriétaire lui-même. Il a eu sa maison, sa villa, et sa maison n'a manqué de rien. Il a eu même sa part dans la moisson des honneurs. Il a été inscrit parmi les notables ; il a été appelé par le sénat de son pays à siéger dans la curée, l'humble paysan est devenu quinquennal. Il a eu une nombreuse prospérité en récompense de ses bonnes actions ; il a vécu de longues années sans que la malignité ait pu surprendre une défaillance dans sa vie. Apprenez, mortels, à vivre sans reproche, voilà la mort que mérite celui qui a ainsi vécu.

Je ne saurais mieux faire que de terminer cette causerie par un texte aussi édifiant. Vous voyez que si l'administration n'était pas toujours parfaite dans la province d'Afrique, cela n'empêchait pas qu'il y eût des gens honnêtes et heureux, et que le sol généreux enrichissait facilement ceux qui voulaient se donner la peine de travailler.

La nature du sol, le climat n'ont pas changé depuis et la terre africaine ne manquera pas de rendre riches et prospères ceux qui lui consacreront leurs labeurs.

(*A la fin de la séance le public se rend sur la tribune, où l'orateur montre les objets et les moulages de lampes et de vases antiques*).

LA MER ROUGE ET L'ABYSSINIE

LES ITALIENS A MASSAOUAH

Conférence faite devant la Société de Géographie de Lille le 10 Mars 1889,

Par M. E. GUILLOT,
Professeur agrégé d'Histoire au Lycée Charlemagne,
Membre d'Honneur et ancien Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Lille,
Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris,
Officier d'Académie.

Suite (1).

II. L'Abyssinie.

L'étude sommaire des colonies Européennes fondées sur les côtes de la mer Rouge ou au débouché du détroit de Bab el Mandeb nous a pleinement démontré le double avantage que présentent ces établissements : car en même temps qu'ils sont des points stratégiques et des stations de relâche sur la route des Indes, ils nous apparaissent comme les débouchés naturels de toute la région inférieure, de la Haute-Egypte, du Soudan et en particulier de l'Abyssinie, qui longtemps visitée par nos explorateurs, semble depuis quelques mois exciter au plus haut degré les convoitises de l'Italie.

Qu'est-ce donc que l'Abyssinie ? Et tout d'abord il importe d'écarter ce mot, si fréquemment employé pour désigner les hauts plateaux que traversent le Nil Bleu et son grand affluent l'Atbara ou Tacazzé. Le nom d'Abyssins souvent appliqué aux habitants de ces régions constitue pour eux une injure plus grave que, chez nous, l'appellation de Savoyard ou de Prussien. Habesch en effet, mot arabe, désigne un ramassis de populations d'origine douteuse ou inconnue.

(1) Voir pages 129 et 184, tome XII, 1889.

Aussi pour les Egyptiens des siècles antérieurs à l'ère chrétienne, l'Abyssinie était-elle le pays de Pount ; aussi nos géographes modernes l'appellent-ils généralement Ethiopie lui restituant ainsi le nom que lui avaient donné les anciens Grecs. Correspondant par la superficie aux 4/5 de la France environ, avec une population approximative 4 millions d'habitants, l'Ethiopie est une Suisse ou une Auvergne africaine, où apparaissent plusieurs régions distinctes : les plaines basses qui s'étendent des rives de la mer Rouge aux premiers contreforts des montagnes, plaines brûlantes et redoutées des voyageurs, sont habitées par les populations inhospitalières des Danakils ; au-delà de ces étendues monotones surgit brusquement un plateau élevé, semblable au Caboulistan au-dessus de la vallée de l'Indus : des sommets de 5000 mètres, anciens cratères aujourd'hui paisibles, le dominent encore, tandis que les torrents arrosant avec irrégularité des vallées encaissées y tracent un profond sillon. De 1,000 à 1,500 mètres, ce sont les Kollas, terres basses, où les hommes évitent de se fixer. C'est la patrie de la fièvre, le domaine des rhinocéros et des éléphants. Dans les Dégas, de 2,000 à 3,000 mètres, se rencontrent les habitations et les cultures. Plus haut encore les Ambas : ce sont, ou des pics qui paraissent inaccessibles ou des plateaux auxquels on n'accède que par un étroit sentier, souvent fermé par des portes : dans ces forteresses naturelles les négus ont souvent établi des prisons d'état, et les chefs révoltés, grâce aux vivres accumulés et aux sources qui s'y trouvent, ont pu braver impunément les efforts de leurs ennemis. Deux ambas ont été particulièrement célèbres : celle de Debra-Tabor où fut interné le roi Oubié, et celle de Magdala composée de différents étages fermés par des portes de fer ; c'est là que Théodoros attendit les troupes anglaises, dont, par son orgueil indomptable, il avait provoqué l'invasion. Au milieu de ces plateaux aux formes de tables et aux pentes abruptes, s'ouvrent d'étroites vallées arrosées par le Nil Bleu ou Abaï, déversoir du lac Tzana, et par le Tacazzé qui draine toute la partie Nord-Ouest de l'Ethiopie ; des pentes méridionales descend l'Hawash qui, après avoir contourné le Choa vers lequel il ouvre une route à partir de la côte, vient finir dans un lac, non loin du Golfe de Tadjoura.

Dans les hauts plateaux Ethiopiens, les saisons ne sont point réparties comme en Europe : du mois de septembre au milieu de mai règne la saison sèche : le climat est sain, la température varie de 10° à 29° : le sol arrosé par d'innombrables ruisseaux est couvert d'opulentes moissons qui le font ressembler à un véritable paradis terrestre.

Au commencement d'avril tout change : les herbes et les feuilles se dessèchent : les ruisseaux se tarissent. Puis commencent les pluies qui deviennent bientôt quotidiennes.

Les terres desséchées s'imbibent à une très grande profondeur, le sol saturé d'eau devient boueux : partout les indigènes sont obligés de pratiquer des tranchées de drainage; les torrents subitement grossis débordent dans la campagne entraînant parfois quelques-uns des rares ponts jadis élevés par les Portugais. L'humidité qui pénètre partout, produit les fièvres dans le fond des vallées ; le climat n'est plus salubre que sur les plateaux ou dans les montagnes.

Les divisions politiques de l'Ethiopie ont souvent varié ; on distinguait, il y a à peine un an, deux groupes d'États d'inégale importance : d'une part le Tigré, l'Amhara, le Godjam, soumis au négus Johannès ; de l'autre le Chôa où dominait Ménélik, le dernier descendant de Salomon. L'invasion des derviches et la mort récente de Johannès ont plongé l'Ethiopie dans une anarchie que le régime féodal auquel cette contrée est encore soumise, a souvent contribué à entretenir. Héritier du négus défunt, Ménélik s'efforce à l'heure actuelle de faire valoir ses droits, et d'imposer sa domination aux raz ou officiers rebelles qui voudraient, en se proclamant souverains dans leur province, compromettre l'unité de l'Ethiopie.

1° Préparatifs d'un voyage en Éthiopie.

Deux voies permettent aux voyageurs contemporains de se rendre d'Europe en Ethiopie : l'une par l'Egypte et la vallée du Nil, la plus courte et jadis la plus facile, aujourd'hui complètement impraticable, depuis que, sous prétexte de protéger les Etats du Khédive, les Anglais en ont abandonné la plus grande partie aux partisans du mahdi : c'est le plus clair et le plus triste résultat de leur intervention en Égypte.

Il y a quelques années, avant que les Italiens eussent pris position à Massaouah, les communications de l'Europe avec la côte Africaine de la mer Rouge, d'où se détache la seconde route conduisant en Ethiopie, n'était rien moins que faciles : les explorateurs tels que Denys de Rivoyre de Raffray ont pu maintes fois le constater. Il fallait d'abord gagner Suez d'où un bateau de la Compagnie Khédivié partait trois fois par mois pour desservir les ports de mer Rouge. Encore ces départs si rares n'étaient-ils pas toujours réguliers. On l'a répété souvent : l'Orient est la patrie de l'inexactitude et quiconque s'efforcerait

de faire comprendre à un sectateur de l'islam la valeur du temps qu'apprécient si justement nos voisins d'outre-Manche, s'exposerait sûrement à recevoir une réponse comme celle qui était faite par un capitaine de navire à Denys de Rivoyre : « que t'importent quelques jours de plus ou de moins ? Nous arriverons toujours si Allah le permet; c'est écrit !.» Après une lente et pénible navigation, le bateau Khédivié faisait escale à Yambo où il était prudent de ne pas descendre, à Djedda, où il laissait les pèlerins pour la Mecque, et atteignait enfin Massaouah.

Le voyage de ce port à Aden n'était guère plus praticable ; aucun service régulier ; des boutres, ou barques non pontées sauf à l'arrière, surmontées d'un mât portant une grande voile, d'un maniement difficile et même dangereux, étaient dirigés par des capitaines peu soucieux d'arriver au jour dit. Raffray fit en 1874 cette traversée dans une barque dont le capitaine, qui croyait à la métempsycose, se réfugiait à fond de cale, frappé d'une sainte terreur, toutes les fois que le voyageur Français égorgeait une des poules dans lesquelles le fervent sectateur de l'islam prétendait reconnaître les âmes de ses ancêtres.

A Massouah tout voyageur qui veut pénétrer en Ethiopie doit faire ses préparatifs de voyage, comme à Zanzibar, ceux qui veulent aborder l'Afrique centrale. Le premier souci est de se procurer des thalaris, du sel ou des pièces de coton. On sait que dans toute l'Afrique intérieure, à la différence de nos pays d'Europe, il n'existe aucune monnaie régulière. Dans la région des grands lacs les verroteries, les étoffes, les objets Européens en tiennent lieu : mais en Ethiopie tout change. Aucune monnaie Européenne n'étant admise, il est nécessaire d'avoir recours aux thalaris. Ce sont des pièces à l'effigie de l'impératrice Marie-Thérèse, jadis introduites par les Vénitiens, et qui sont aujourd'hui frappés à Trieste et spécialement destinées à l'Ethiopie. La valeur du thalari, variable suivant les cours, est d'environ 5 fr. 25 ou 5 fr. 35. Ce sont les seules pièces admises ; il importe donc tout d'abord d'échanger contre des thalaris toute la monnaie Européenne que l'on pourrait posséder.

Le sel est aussi très estimé en Ethiopie et chez les Gallas où il manque totalement : aussi est-il un objet d'échange très recherché. On l'extrait d'une montagne de sel gemme placée sur la route de Massaouah au Tigré, et on le débite par pains longs de 20 centimètres et larges de 4 ; 8 à 12 sels, comme on dit dans cette partie de l'Afrique, valent un thalari.

Les pièces de coton sont également admises quoique beaucoup moins recherchées.

Lorsqu'on est ainsi largement muni de thalaris ou de pains de sel, il est nécessaire de songer aux moyens de transport : ce sont généralement des mules ou des chameaux. Lors de la guerre entre Théodoros les Anglais avaient amené des éléphants qui hissèrent courageusement les canons et les affûts du corps expéditionnaire jusque sur les plateaux Ethiopiens.

Les mules doivent porter les vivres, les tentes et une ample provision d'eau permettant de traverser sans souffrance les plaines brûlées du littoral. Des domestiques sont adjoints à la caravane ainsi que des interprêtes.

Les étapes se succèdent, courtes et laborieuses dans la plaine, sous un soleil de feu; dans le plateau Ethiopien, on voyage pendant la saison des pluies, généralement le matin pour éviter les orages qui marquent chaque après-midi. Vers cinq heures le temps redevient beau et la marche recommence. «A l'endroit convenu pour passer la nuit, chacun » s'arrête; les bêtes de somme sont déchargées, les montures entravées, » les provisions mises à découvert, les marchandises à l'abri ; et, pen- » dant que les chefs, couchés sur la peau de bœuf qui leur sert de » tapis et de lit, se reposent en surveillant l'installation du camp, les » serviteurs se distribuent la tâche : à l'un d'aller couper le bois, à » l'autre d'aller puiser de l'eau ; un troisième fait le pain. Puis le » tumulte s'apaise, les feux s'allument, le repas se prépare ; les ani- » maux qui broutaient se rapprochent, la nuit arrive. C'est alors » l'heure de la prière, des danses et des chants. Quand la lassitude a » dompté les plus forts et que les maîtres s'endorment, on ranime les » feux, et tous vont s'accroupir en cercle autour de quelque conteur » renommé dont la mémoire garde en réserve maint récit merveilleux » qui ne sera jamais écrit. » (1) Tel est d'ordinaire l'aspect d'un bivouac dans les hauts plateaux Ethiopiens.

Certains Européens, privilégiés au moins en apparence, voyagent en qualité de protégés du négus ou d'un gouverneur de province. C'est une faveur qu'il est préférable de ne point rechercher. Dans ce cas en effet, l'alimentation de la caravane s'accomplit au moyen de terribles réquisitions sur les malheureux paysans taillables à merci. Chaque

(1) Denys de Rivoyre. — Mer Rouge et Abyssinie, ch. VI.

village outre les moyens de transport nécessaires, doit fournir tous les jours un mouton, une vache, du miel, de la bouza (sorte de bière), une case aux voyageurs, et de pareilles obligations suscitent fréquemment des difficultés insurmontables. Quiconque d'ailleurs pénètre en Ethiopie couvert de la haute protection du négus ou de ses représentants, est astreint à de ruineux cadeaux ; car l'étiquette Ethiopienne exige que tout présent fait par un seigneur ou un grand personnage Abyssin, soit immédiatement rendu sous forme d'un présent plus merveilleux : c'est la bizarre et redoutable coutume du Baraket.

2° De massaouah a Adouah.

Un voyageur débarqué à Massaouah a le choix entre deux routes pour atteindre Adouah dans le plateau Ethiopien : l'une par Monkoullo, Saati, Asmara et Kodo Felassi ; l'autre par Arkeko Hebo et Halaï.

Monkoullo, où l'on va coucher en partant de la côte, n'est pour ainsi dire qu'une succursale de Massaouah. Les Européens y ont des villas où ils viennent pendant les grandes chaleurs respirer un air un peu plus frais ; on y trouve aussi des puits qui fournissent une eau passable ; mais le sable envahit tout, et la végétation demeure rabougrie. La traversée du Samahr, c'est-à-dire de la vaste plaine qui conduit aux premiers gradins du plateau Ethiopien, est pénible et monotone : çà et là à peine quelques rares ondulations. Pour toute végétation des mimosas, des cactus des plantes grasses : sous ce climat brûlant, un chasseur trouverait du gibier en abondance, écureuils, lièvres, perdrix, gazelles : mais il serait téméraire de compter pour se désaltérer sur l'eau malsaine qui séjourne dans quelques flaques croupissantes. Pendant la nuit, les chacals, les hyènes, les léopards, troublent fréquemment le sommeil des voyageurs fatigués par d'horribles concerts. Les Chohos qui habitent la plaine sont fiers, belliqueux : grands détrousseurs de caravanes, ils vendent chèrement le droit de passage à travers leur territoire.

Saati qui s'élève au fond de la plaine rappelle l'échec subi jadis par les Italiens ; on y est exposé à d'épouvantables orages et au terrible voisinage des lions. Au-delà on monte sans cesse pour atteindre Asmara le premier village Ethiopien, aujourd'hui occupé par les troupes Italiennes. Bâties sur un monticule ou creusées dans la colline, les habitations sont surmontées de terrasses : à l'intérieur des cadres en bois, supportés par quatre pieds, et garnis de treillages en cuir, tiennent lieu de lits : c'est là que jadis il fallait attendre l'autorisation sollicitée

par les voyageurs pour pénétrer dans les Etats du négus. Là commencent les plateaux ondulés de l'Hamacen. Le marché de Kodo Félassi présente une assez grande animation : on y trouve les produits du pays, tissus, peaux, miel et beurre que l'on échange pour des bibelots d'Europe ou pour du sel ; puis on arrive à Adouah.

En partant de Massaouah une deuxième route s'offre au voyageur par Arkeko où l'on couche le premier soir ; on y rencontre de l'eau en abondance, des lauriers-roses, des jasmins, voire même des cafés concerts. Au-delà des plaines brûlantes, s'élève le mont Assati qui oppose aux nuages une véritable barrière : en novembre il pleut sur ses pentes orientales, en mai sur le versant opposé.

Au fond d'un entonnoir, dominé par de hautes montagnes, Hébo fut longtemps le siège d'une mission catholique, dirigée par un évêque : un couvent y reçoit les femmes qui veulent embrasser la vie religieuse sans renoncer complètement au monde. Sur la crête du plateau Ethiopien Halaï domine le col de Tarenta position naturellement forte d'où les habitants auraient pu facilement en 1868 arrêter l'invasion anglaise: une courte distance le sépare d'Adouah.

3° Adouah — Axoum — Gondar.

La capitale moderne du Tigré, Adouah, n'est qu'un vaste amas de huttes contenant environ 5 à 6,000 habitants et qui s'étagent à une altitude de 1,900 mètres. Quelques rares maisons en pierre ont la forme d'un rectangle et sont surmontées de terrasses Dans la cour intérieure les femmes font le ménage et la cuisine : très peu d'habitations ont autre chose qu'un rez de chaussée. Entre les huttes courent des ruelles étroites où deux hommes peuvent à peine se croiser: aucune animation d'ailleurs : partout règne un profond silence. Le samedi, jour de marché, les rues s'animent comme par enchantement pour reprendre le lendemain, et le reste de la semaine leur aspect froid et monotone.

A quelque distance d'Adouah s'élève l'ancienne capitale des négus, Axoum qui fut plus tard remplacée par Gondar. Une tradition discutable fait remonter ses origines à l'époque d'Abraham ; mais l'histoire a conservé le souvenir du grand empire des Axoumites dont elle fut longtemps le siège. Pour le voyageur moderne Axoum est surtout intéressante par ses monuments et ses inscriptions. Un obélisque, haut de 80 pieds et qui rappelle le style grec reste encore debout ; plusieurs autres abattus jonchent le sol; Salt les fait remonter jusqu'au temps des Ptolémées. Dans l'église que les Portugais construisirent au XV[e] siècle,

réside le nébrid, personnage religieux, qui garde les fameuses tables de la loi, apportées jadis, selon la légende, par Ménelik Ier, le fils de Salomon et de la reine de Saba.

Au-delà du Tacazzé où fourmillent les hippopotames et les crocodiles, commence l'Amhara dont la principale ville est Gondar. Avec ses 12,000 habitants, Gondar est à la fois capitale politique et religieuse de toute l'Ethiopie. Si le négus y demeure rarement, elle est du moins la résidence régulière de l'abouna et l'etchéquié, les deux grands chefs du clergé abyssin. Fondée au XVe siècle, elle se divise aujourd'hui en deux parties : la ville chrétienne et la ville musulmane, isolées par un grand ravin. De nombreux monuments appellent la visite du voyageur. C'est d'abord le palais des négus aux murs crénelés et composé d'une succession de vastes salles. Les ruines, qui subsistent encore, laissent deviner une architecture lourde et massive. Le palais des raz est moins vaste et moins curieux. Gondar, étant une sorte de ville sainte, possède 43 églises, presque toutes construites par les Portugais. Citons encore l'abbaye royale de Kouskonam qui s'élève sur un mamelon en face de la ville, le tombeau du cheval de l'empereur Astié Fazzil, et les bains construits par ce même souverain qui servent aujourd'hui d'église. Sur le marché de Gondar on trouve des bestiaux, des peaux et des étoffes de coton.

A quelque distance de Gondar s'étend le lac Tzana ou Dembéa, long de 100 kilomètres et qui donne naissance au Nil Bleu. Les eaux occupent, dit-on, la place d'un ancien cratère : les rives sont basses et marécageuses, et les plaines voisines sont souvent inondées pendant la saison des pluies. Au centre du lac émerge l'ilot de Deck où la légende place les trésors accumulés par les prêtres Ethiopiens. Le Nil Bleu, dont la largeur est déjà de 400 mètres à la sortie du lac, fournit un asile à de nombreux hippopotames : mais les crocodiles ne s'y rencontrent que plus loin après un rapide du fleuve. Les monts du Godjam forcent le cours d'eau à décrire vers le Sud une énorme courbe avant de prendre sa direction du Nord-Ouest pour aller rejoindre le Nil Blanc près de Khartoum.

Un viaduc en pierre, composé de six arches, œuvre des Portugais, permet de le traverser : comme tous les travaux du même genre, il n'est jamais réparé, et se dégrade.

Après Gondar, deux forteresses célèbres, qui ont joué un grand rôle dans l'histoire de l'Ethiopie, méritent seules d'être citées : Debra Tabor, ce nid d'aigle d'où Théodoros pouvait surveiller et braver ses

ennemis, et Magdala où furent en 1868 enfermés les prisonniers Européens, et où le fou couronné qui portait à cette époque le titre de Négus attendit les troupes britanniques et sut du moins mourir avec courage.

4° Le Choa.

Au Sud du Nil Bleu et des plateaux que couronne l'Amba de Magdala s'étend le royaume de Choa, naguère encore séparé politiquement de l'Ethiopie, mais dont le souverain, Ménélik, s'efforce en ce moment même de réunir sous sa domination l'Abyssinie tout entière. Peuplé d'environ un million et demi d'habitants, le Choa doit avoir pour débouchés les ports divers qui s'élèvent autour du Golfe de Tadjoura et vers lesquels l'Aouach ouvre une sorte de route naturelle.

Deux villes principales s'y remarquent : Litché, et surtout Ankobar (10,000 h.) située sur le penchant d'une colline que domine la maison du roi. Les tombeaux des souverains qui ont précédé Ménélik sont pieusement conservés et l'un d'eux celui de Sahala Sahlassié, a été orné de peintures historiques au milieu desquelles un artiste maladroit a dessiné un magnifique cheval dont la couleur verte attire inévitablement tous les regards. La religion catholique a fait dans ce pays quelques prosélytes depuis qu'il a été évangilisé par Monseigneur Massaja.

Depuis longtemps la France avait engagé avec les Souverains du Choa des relations amicales, et à l'époque de Louis-Philippe, grâce à Rochet d'Héricourt, le roi Sahala Sahlassié avait signé un traité éminemment favorable à la France, mais dont on a commis la faute de ne p[illegible]oursuivre l'exécution. De nombreux voyageurs Français parmi l[illegible]s d'Arnoux, de 1872 à 1874, et Soleillet, de 1882 à 1884 ont reçu du souverain actuel Ménélik l'accueil le plus sympathique et le plus affectueux. Il était facile de mettre à profit les dispositions bienveillantes de Ménélik et les importants résultats obtenus par nos représentants. Aveuglé par d'autres préoccupations, on a commis la faute de laisser s'implanter dans ces régions toutes dévouées à la France l'influence italienne, introduite d'abord par des explorateurs, et soutenue aujourd'hui par un corps de troupes qui, malgré les lenteurs et les échecs des premières tentatives, semble viser aujourd'hui à placer sous le protectorat italien la plus grande partie de l'Ethiopie.

(*A suivre*). E. Guillot.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

NOTICE

DE

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE ET DESCRIPTIVE SUR LA TUNISIE, SFAX ET SES ENVIRONS

Campagne de la Tunisie. — Prise de Sfax. — Richesses de la Tunisie. — Plan de Sfax. — Sfax et ses environs à l'échelle au $\frac{1}{400.000}$. Photographie des ruines d'El-Djem.

Par M. V. DURAFFOURG,
Capitaine au 80e de ligne.
Membre Correspondant de la Société de Géographie de Lille.

(*Suite et fin*) (1).

A partir du 1er juin, il n'y eut plus d'incident notable, tout se réduisit à des marches ayant pour but de compléter la pacification. Nos troupes traversèrent le pays dans toutes les directions sans rencontrer d'obstacles.

Le 16 juin le général Forgemol télégraphiait au Ministre de la Guerre que conformément aux ordres reçus, la dislocation du corps expéditionnaire commencée le 10 juin, était très avancée et que le rapatriement des troupes allait commencer.

Le 18 juin le général Forgemol se rendit à Tunis avec une partie de

(1) Voir page 161, tome XII, 1889.

son état-major. Le 19 avant de quitter cette ville, il fit une visite au Bey Mahammed-el-Sadock.

Le général Maurand fut nommé à la Manouba et le 3 juillet son chef d'état-major, le capitaine Mattei fut assassiné par un Maltais resté inconnu. Les honneurs funèbres furent rendus à cet officier par le 27e bataillon de chasseurs à pied.

A peine les troupes françaises avaient-elles quitté la Régence que l'on apprenait à Tunis qu'une grande effervescence régnait parmi les populations des villes de Kairouan et de Sfax, fanatisées par les Ulémas qui y prêchaient la guerre sainte.

Des émissaires venant de Tripoli répandaient partout le bruit que Mohammed-el-Sadock nous avait vendu la Tunisie et que le Sultan allait envoyer quinze mille hommes pour chasser les Français.

Le 27 juin, les dissidents avaient scié les poteaux télégraphiques entre Gabès et Sfax et dans les premiers jours de juillet l'agitation était extrême dans toutes les villes du littoral. Des troubles assez sérieux avaient éclaté à Sfax, des coups de fusil furent tirés et plusieurs étrangers furent blessés. La présence de la canonnière française *Le Chacal*, empêcha de plus grands désastres.

Les Kalifas des villages de la côte recommandaient aux Européens de ne plus y venir traiter les affaires parce qu'ils ne sauraient répondre de leur vie. Des symptômes de troubles prochains se manifestaient également dans les tribus de l'intérieur et faisaient pressentir l'approche de graves inconvénients.

Au conseil des Ministres, il fut décidé, le 2 juillet, que des troupes françaises iraient à Sfax conjointement avec des troupes tunisiennes, afin de rétablir l'ordre dans cette ville. Le général Logerot, récemment promu au grade de général de division, fut nommé au commandement des deux brigades stationnées en Tunisie et arriva le 12 juillet dans cette ville. Le Bey, à la requête de M. Roustan, envoya environ 1,000 hommes de troupes tunisiennes qui devaient se joindre au 3e bataillon du 92e de ligne dont la composition en cadre d'officiers était la suivante :

MM. Ferré, Chef de Bataillon commandant le 3e bataillon.

Desblancs, Capitaine-adjudant-major.



Fig. 1. — Collisée de Thysdrus

ou

Amphithéatre du village d'El-Djem.

1re Compagnie.

MM. Berbiguier, Capitaine.
Marchand, Lieutenant.
D'Hailly, Sous-Lieutenant.

2e Compagnie.

Imbert, Capitaine.
Duraffourg, Lieutenant.
Mangeot, Sous-Lieutenant.

3e Compagnie.

MM. Marsan, Capitaine.
Louis, Lieutenant.
Tauzia de Lespin, S.-Lieut.

4e Compagnie.

Berthelon, Capit. (entré à l'hôpital à La Goulette).
Gélas-Sauvaire, Lieuten.
Bertrand, S.-Lieutenant.

Le 3 juillet le 3e bataillon du 92e de ligne quitte la Manouba pour aller s'embarquer à la Goulette à bord de la *Sarthe* (commandant Mendine). La colonne arrive à El Aouïna à quatre heures du soir, pour repartir le 4 juillet à trois heures du matin pour la Goulette où elle arrive à dix heures. A son arrivée, la musique beylicale et une députation d'officiers envoyés par le Bey se portent à la rencontre du détachement pour lui souhaiter la bienvenue.

Arrivé à la Goulette le bataillon campe sur la place de la Marine. Le 6 juillet à six heures du matin commence l'embarquement ; l'opération est terminée à dix heures. A trois heures du soir *la Sarthe* lève l'encre, pour se diriger sur Sfax où elle arrive le lendemain à une heure de l'après-midi.

L'escadre composée de 2 divisions ainsi qu'il suit :

1re Division.

du *Colbert*.
de *La Revanche*.
du *Friedland*.

Puis :

La Galissonnière.

de l'*Intrépide* (transport)

2e Division.

du *Trident*.
de *La Surveillante*.
du *Marengo*.

Puis :

de l'*Alma*
(Capitaine de vaisseau Miot).

de la *Reine Blanche*
(Commandant de Marquessac).

D'autres bâtiments qui sont : *Le Chacal* déjà présent devant Sfax au moment du soulèvement des Sfaxiens. *Le Léopard* et plusieurs autres bâtiments étrangers dont la désignation suit : *le Monarch*, bâtiment anglais. *La Maria Pia*, cuirassé italien et *la Manoubia*, vaisseau tunisien à bord duquel se trouvent les 1,000 soldats tunisiens réguliers du Bey et un grand nombre de petits bateaux ayant à bord des réfugiés de la ville de Sfax, tous attendaient l'arrivée de *la Sarthe*.

A trois heures, MM. Ferré, chef de bataillon commandant le 92e (3e bataillon), Naquet, capitaine, commandant l'artillerie sont appelés à bord de *la Reine Blanche* où doit avoir lieu la réunion du conseil de guerre.

D'après les renseignements recueillis par le commandant en chef de l'escadre, la situation était la suivante :

Les Sfaxiens, au nombre de 25 à 30,000 armés de fusils se disposent à défendre la ville à outrance. Parmi eux se trouvent un certain nombre de soldats réguliers du Bey et un grand nombre de cavaliers ; la plupart de ces Sfaxiens occupent la ville, d'autres sont réfugiés dans les jardins environnants attendant avec impatience le signal du combat.

A quatre heures du soir, une reconnaissance faite par *le Chacal* arrive à hauteur du fort blanc et ouvre le feu sur la batterie rasante (voir le croquis de Sfax, page 166). *La Pique* rejoint *le Chacal* et va s'embosser à quelques milles de la batterie du Môle (dite batterie rasante) et ouvre le feu sur cette batterie. Les Sfaxiens répondent vigoureusement, leur tir est assez étendu (de 2 à 2200 mètres) mais peu précis.

Le tir du *Chacal* et de *la Pique* a détruit deux pièces d'artillerie à l'ennemi, tué ou blessé plusieurs servants, effondré quelques petites maisons, mais les fortifications sont intactes.

Le 6 juillet (six heures du matin), le bombardement de la ville commence : l'escadre dirige son tir sur le Minaret et la batterie rasante. Les cuirassés tirent à 4,500 mètres, la canonnière à 2,700 et 3,000 mètres ; les résultats sont plus satisfaisants que la veille : le Minaret est atteint, beaucoup de maisons sont détruites (en partie) et plusieurs pièces d'artillerie mises hors de service (ces pièces sont immédiatement remplacées).

Malgré ces résultats, les Sfaxiens opposent toujours une grande résistance. Les réguliers tunisiens qui se trouvent à bord de *la Manoubia*, applaudissent les Sfaxiens et annoncent même leur intention de se joindre à eux. Aussi, nous inspirent-ils peu de confiance; des mesures énergiques vont être prises soit pour les ramener à Tunis ou les con-

duire aux îles de Kerkenah. En attendant le départ, le commandant en chef donne l'ordre au commandant de *la Manoubia* de prendre toutes les précautions nécessaires pour parer aux éventualités en cas d'émeute. Une quantité d'eau relativement considérable est sous pression ; deux ou trois pompes sont prêtes à fonctionner au premier signal.

A cinq heures et demie, le feu cesse. Le conseil de guerre se réunit, reconnaît qu'un débarquement est dangereux devant une batterie mal éteinte et des fortifications en bon état, décide la continuation du bombardement ; tous les navires devront tirer sur la Casbah, y produire une brèche pour en faciliter ainsi l'accès aux troupes de débarquement. L'occupation de la ville entière (1,800 mètres de fortification environ) paraît difficile par une petite colonne de 6 à 800 hommes.

A six heures le feu recommence mais ne produit aucun effet. Les murs de la Casbah, d'une épaisseur moyenne de 3 à $4^{m},50$, restent intacts. A la suite de cet insuccès, *la Pique* part pour Tunis rendre compte des résultats obtenus et en même temps de la situation.

Le lendemain, 7 juillet, une nouvelle reconnaissance composée de

MM. Beaulieu, capitaine de frégate (de *l'Alma*).
Ferré, chef de bataillon, commandant le 92e.
Naquet, capitaine d'artillerie.
Massenet, enseigne de vaisseau, explore la côte.

A dix kilom. au sud de Sfax. Au point reconnu le plus favorable, le canot s'échoue dans la vase par $1^{m},10$ de fond et à 1,200 mètres du rivage ; afin de pouvoir s'en rapprocher davantage, la reconnaissance quitte le canot pour monter sur un youyou, s'avance ainsi à 600 mètres du rivage par 25 centimètres d'eau ; la gaffe enfonce complètement dans la vase ; un matelot, par son propre poids, enfonce jusqu'au cou. La reconnaissance, ne pouvant aborder, longe le rivage et se dirige devant Sfax à hauteur de la batterie rasante ; là à une distance de $1,200^{m}$ environ pas le moindre fond d'eau ; elle est saluée au passage par plusieurs coups de canons, dont un fort bien pointé ; elle répond par quatorze coups de Hotchkiss (canons-révolvers). Cette riposte inattendue encourage la défense, et permet à l'ennemi de faire plusieurs salves d'artillerie obligeant ainsi la reconnaissance à battre en retraite, qui néanmoins, a pu constater ce qui suit :

1° La batterie rasante est armée de 16 pièces de canons ;

2° Les fortifications ont peu souffert ;

3° Il n'existe de brêche nulle part ;

4° Les murs ont une élévation de 10 à 12 mètres, les tours et bastions 15 mètres environ ;

5° Le seul chenal permettant d'aborder en bateau se trouve situé devant la batterie rasante qui est casematée et renforcée en terre ;

6° Toutes les brêches faites par le tir de l'escadre ont été réparées pendant la nuit.

A la suite de cette reconnaissance, une nouvelle réunion du conseil est décidée. Le débarquement ailleurs qu'au chenal est reconnu impossible. Nécessité est d'éteindre la batterie rasante. *Le Chacal* reçoit l'ordre de se rendre aux Iles Kerkenah pour reconnaître un point de débarquement, et y déposer les soldats tunisiens si les circonstances. l'exigent ; réquisitionner en même temps toutes les barques ou mahones nécessaires pour opérer le débarquement des troupes françaises devant Sfax.

Le 8 juillet à quatre heures du soir, le bombardement continue, les cuirassés ouvrent le feu ; les deux canonnières et plusieurs petites embarcations armées en guerre se portent en avant pour diriger leur feu sur la batterie rasante. L'ennemi répond, les Sfaxiens croient à un débarquement réel. Des nuées de cavaliers et de fantassins sortent des jardins ; le feu est alors momentanément dirigé sur les cavaliers qui sont obligés de se disperser, l'ennemi éprouve des pertes assez sérieuses. L'attaque de vive force et le débarquement sont définitivement arrêtés. Les journées des 10, 11 et 12 juillet sont consacrées aux préparatifs de débarquement.

Le 13 juillet, on se prépare pour la fête nationale.

Le 14 juillet, au matin, toute l'escadre est pavoisée, la musique de la flotte se fait entendre, le temps est superbe, de nombreuses salves d'artillerie tirées à blanc font croire à l'ennemi que les français se battent entre eux.

Le 15 juillet à six heures du matin, commence le bombardement définitif sur toute la ligne ; — le tir est parfaitement réglé. Les cuirassés, malgré leur mouillage éloigné, lancent sur la ville, avec une grande précision, les énormes projectiles (de 150 kilog.) de leurs canons de 24 et de 27 qui détruisent une partie des fortifications et de nombreux édifices dont quelques-uns sont en feu.

A partir de neuf heures du soir on utilise la lumière électrique et le bombardement continue toute la nuit, les Sfaxiens sont terrifiés, ils

croient que le Schitan (le diable) se met de la partie en faisant chorus avec les Français pour exterminer les Arabes.

A neuf heures un quart, le 3e bataillon du 92e à bord de *la Sarthe* (moins la 1re compagnie qui se trouve à bord de *la Reine Blanche*) reçoit l'ordre suivant :

Ordre général N° 24.

« Un ordre général n° 24 du 11 juillet 1881 du commandant en chef » des troupes françaises devant Sfax prescrit :

» Sfax sera attaqué de vive force par mer à un moment déterminé » par un ordre subséquent.

» L'attaque générale sera dirigée par M. le capitaine de frégate de » Marquessac, commandant supérieur. Les dispositions arrêtées dès à » présent sont les suivantes en ce qui concerne le 92e.

» Le débarquement se fera en deux colonnes aboutissant : celle de » droite 3e et 4e compagnies auport d'embarquement de l'Alfa, celle de » gauche 1re et 2e compagnies au Warf devant la batterie Môl. En avant » de chaque colonne s'avancera une ligne de quatre baleinières portant » les compagnies de débarquement de la flotte. La colonne de gauche » sera commandée par le commandant Ferré et se composera de huit » mahones portant chacune une section, mahones de gauche 1re compa- » gnie nos 17, 20, 21 et 22, mahones de droite 2e compagnie nos 0, 10, » 14 et 15.

» L'attaque de droite sera commandée par M. le capitaine de frégate » de Courtivron, la colonne de droite sera remorquée par le canot à » vapeur de *l'Alma*, remorquant la 3e compagnie, 1re, 2e et 3e sections » dans la mahone n° 2 et la 4e section dans la mahone n° 12. Et les » 3e et 4e sections de la 4e compagnie dans la mahone n° 13 et remor- » quant à droite.

» Mahone n° 8, artillerie et munitions, Mahone n° 3, les deux sec- » tions de la 4e compagnie.

» Chacune de ces colonnes marchera flanquée de deux canots à » rames qui prendront à la remorque la colonne la plus voisine lorsque » le canot à vapeur ne pourra plus avancer. Le croquis de ces dispo- » sitions sera communiqué et chaque compagnie en prendra ce qui la » concerne. A un signal donné, les navires et les embarcations ouvri- » ront le feu convergent sur la batterie rasante. La colonne de gauche

» se tiendra à hauteur de *la Pique*, la colonne de droite se tiendra à » hauteur du *Chacal*. Ces deux colonnes ne se porteront en avant que » lorsque le feu de la batterie rasante sera éteint, et que l'ordre en sera » donné. Elles se dirigeront alors vers les Warfs respectifs, vers les- » quels elles doivent débarquer. En descendant à terre, la 1re compa- » gnie de la colonne de gauche aura pour mission première de détruire » la batterie rasante et de s'établir ensuite de manière à défendre le » passage par la gauche entre la Kasbah et le rivage.

» La colonne de droite se portera immédiatement sur la gauche en » mettant le feu aux alfas ou en les utilisant suivant les circonstances » pour défendre le passage entre la plage et le rivage à l'angle N.-E. » de la fortification. Cela fait, les compagnies de débarquement aidées » des torpilleurs feront sauter le mur d'enceinte du quartier européen » au-dessous de la batterie dans la porte d'entrée et s'y établiront. Les » troupes, placées à droite et à gauche, travailleront immédiatement à » faire une tranchée pour barrer l'arrivée de l'ennemi sur l'esplanade » de la batterie rasante. On opérera ensuite suivant les circonstances » et avec la plus extrême prudence.

» Dans le cas où on se trouverait dans l'obligation de marcher en » retraite, les compagnies de débarquement auront pour mission spé- » ciale de protéger l'embarquement des troupes et ne devront quitter » le sol que lorsque tout le monde sera embarqué.

» On délivrera à chaque homme, avant de partir, 1/4 de vin qu'il » mettra dans son bidon et deux galettes de biscuit.

Tenue. — Képi. Capote, pantalon gris, couvre-nuque dans la poche de la capote.

» On portera toutes les cartouches, savoir :

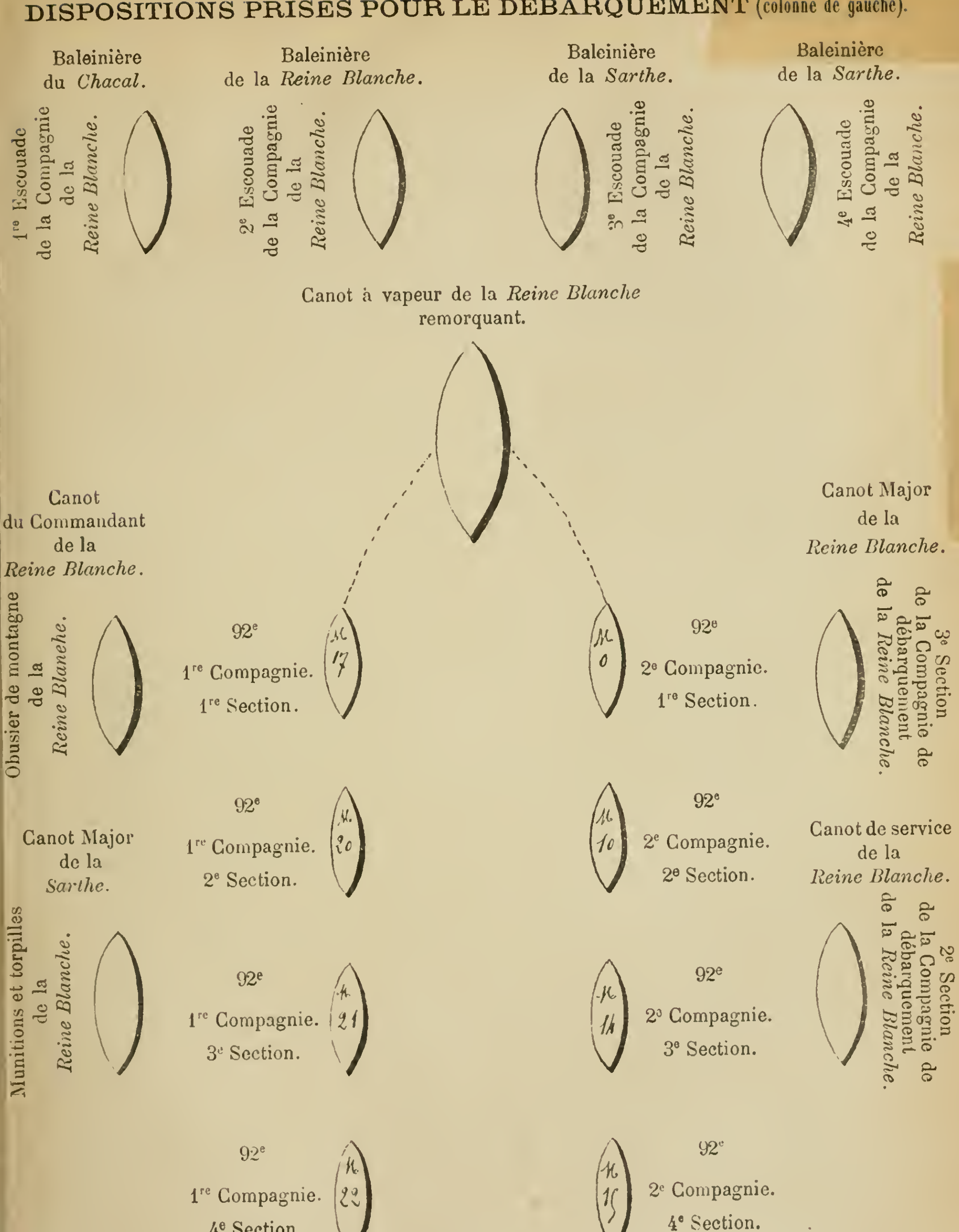
» Six paquets dans la cartouchière ; deux ou trois paquets défaits » dans l'étui-musette auquel on fera, au moyen d'une couture, un petit » compartiment pour séparer les cartouches des vivres.

» Les sacs seront faits d'avance, d'une façon très solide, et rangés » dans les batteries de manière à pouvoir être facilement transportés » à terre. Trois caisses de munitions de réserve seront embarquées sur » le canot de *la Sarthe* faisant partie de l'attaque de gauche. Le capi- » taine-adjudant-major du 92e en aura la surveillance et la direction » après le débarquement.

Signé : GARNAULT, vice-amiral.

P. C. C.: *Signé* : V. DURAFFOURG.

DISPOSITIONS PRISES POUR LE DÉBARQUEMENT (colonne de gauche).



Observations. — Les mahones 17, 20, 21, 22 seront prises à la remorque par les deux canots de gauche dès que le canot à vapeur ne pourra plus avancer.

Les mahones 0, 10, 14, 15 seront prises à la remorque par les deux canots de droite dès que le canot à vapeur ne pourra plus avancer.

Prise de Sfax le 16 juillet.

Après un bombardement de plusieurs jours et conformément aux ordres de la veille, l'attaque de vive force est décidée pour le 16 juillet.

Dès 2 heures du matin, le 92e s'embarque sur les canots et chaloupes de *la Sarthe* auxquels est joint un certain nombre de mahones sur lesquelles les troupes seront définitivement embarquées. Ces mahones ont été réquisitionnées depuis plusieurs jours en vue du débarquement.

4 heures matin. — Toutes les embarcations remorquées par des canots à vapeur, se dirigent sur la première ligne des canonnières. Le bombardement auquel prennent part tous les navires recommence avec la plus grande intensité.

5 heures. — Les deux colonnes d'attaque attendent derrière la ligne des canonnières le moment de la marée montante pour reprendre le mouvement.

5 heures 1/2. — Au signal donné par le commandant de l'attaque chaque colonne se met en marche, précédée d'une ligne de canots armés en guerre, qui font feu en avançant et couvrent la plage de projectiles. La colonne de droite, ainsi protégée, se dirige sur le port des Alfas où elle doit débarquer. Mais bientôt le fond manque et les canots d'avant-garde reconnaissent qu'il sera impossible de débarquer sur ce point.

La colonne oblique alors à gauche, défilant derrière des canots armés, et se dirige vers le Warf du Môle, où convergent les deux attaques, pour profiter du seul chenal praticable.

Les canots à vapeur ne peuvent bientôt plus avancer et abandonnent la remorque. Les chalands sont obligés de se porter à la gaffe, tandis que les canots les plus légers commencent un va-et-vient entre les embarcations chargées de la côte. Un radeau provisoire poussé par les marins a été échoué pour servir à la descente.

Le débarquement des marins et du 92e s'opère *simultanément* sous la protection des embarcations armées qui se sont déployées à droite et à gauche du Warf et font converger leurs feux sur la batterie rasante et les forts du Nord situés un peu en avant du point de débarquement.

6 heures. — L'aviso *Le Léopard* hisse le pavillon 1, ce qui signifie que les embarcations peuvent accoster. Le bombardement, qui a

continué jusqu'à ce moment (deux obus éclatent presque sur nos têtes, fort heureusement que personne n'est atteint) avec la plus grande violence, cesse aussitôt que le débarquement a commencé, afin de ne pas atteindre les troupes.

L'intensité du feu de l'artillerie a empêché les Arabes de se tenir dans les défenses avancées de la place. Aussi les compagnies peuvent prendre pied sans éprouver aucune perte.

La 2e compagnie débarque la première, se forme immédiatement en colonne de compagnie, puis se porte rapidement dans la direction du fort Blanc.

Une compagnie de débarquement de la marine se dirige sur le même point ; les deux troupes obliquent à droite et à gauche pour profiter de l'abri d'un marabout et d'une construction en ruines qui les protègent contre les feux directs partant du fort Blanc. Les Arabes en assez grand nombre ont eu le temps de revenir réoccuper le fort aussitôt que le bombardement a cessé.

Il faut arriver au pied du fort, traverser le passage compris entre le marabout et les murailles de la ville européenne. Tandis que les marins dirigent sur les créneaux une fusillade nourrie, la 2e compagnie, entraînée par le lieutenant, franchit ce passage par section, au pas gymnastique, se dirige dans l'angle mort et cherche à escalader les murailles ; mais cette opération est reconnue impossible, le fort n'ayant pas été battu en brèche suffisamment pour permettre l'escalade; néanmoins les soldats Chevalier, Caron, Lachenal, dirigés par le lieutenant s'élèvent sur les épaules de leurs camarades et parviennent à se hisser à hauteur de la batterie du premier étage, où ils s'emparent de quatre drapeaux placés aux embrasures. Deux d'entre eux sont blessés.

A ce moment arrive la 1re compagnie qui, aussitôt débarquée, s'est dirigée sur le même point. Passant entre le cimetière catholique et les murailles de la ville, cette compagnie se porte vivement à l'attaque de la redoute des Alfas ; elle est suivie d'une section de la marine et de la 2e compagnie qui a dû renoncer à l'escalade du fort Blanc.

Une vive fusillade venant en face de la redoute et à gauche des murailles de la ville, tue le soldat Calabrès de la 1re compagnie et trois fusiliers marins, blesse 15 hommes de la 1re compagnie et 7 de la 2e compagnie.

La redoute est enlevée et les nombreux Arabes qui la garnissaient sont obligés de s'enfuir sur la plage, laissant leurs morts et leurs blessés. Les deux compagnies entrées dans la redoute les poursuivent

de leurs feux et leur font encore éprouver des pertes sensibles sur le terrain découvert qu'ils sont forcés de traverser pour se réfugier dans les jardins.

La 3e compagnie avait été retenue par le commandant de l'attaque et envoyée le long de la plage vers l'angle S. E. des fortifications de la ville, pour protéger à gauche l'attaque des marins sur la ville européenne.

La 4e compagnie, débarquée un instant après la 3e, s'est aussitôt dirigée, en passant auprès des murailles sur la redoute des Alfas ; cette compagnie exécute un feu lent sur les créneaux garnis d'Arabes.

Pendant ce temps, les deux premières compagnies de la section des marins, sortant de la redoute, se sont déployées face aux murailles de la ville formant vers le nord une ligne continue qui entretient un feu ajusté sur la ville.

Les Arabes, refoulés dans les jardins, viennent alors réoccuper le cimetière musulman, les citernes, l'huilerie et les marabouts qui se trouvent au nord de la ville ; de là, ils inquiètent par leurs feux la droite de notre ligne. Le commandant du 1er peloton (lieutenant Duraffourg) formant la droite de la chaîne, voyant les nombreux cavaliers arabes qui se portaient en avant sur notre flanc droit, cherchant à nous forcer à battre en retraite, fit immédiatement exécuter un crochet défensif à droite et ouvrir un feu rapide pour repousser l'ennemi et l'obliger à battre en retraite ; malgré sa force numérique, l'ennemi fit demi tour non sans avoir éprouvé des pertes sensibles.

Dès que l'ennemi fut repoussé, quelques hommes furent immédiatement employés à la construction d'abris improvisés au moyen de varech qui se trouvait à proximité de la plage.

M. de la Motte, enseigne de vaisseau de la *Surveillante*, qui se trouvait à la gauche du 1er peloton de la 2e compagnie du 92e de ligne, voyant la droite de la chaîne s'abriter derrière des abris improvisés, en fit autant pour abriter ses marins, ce qui nous permit de continuer la poursuite à coups de fusils et parer à une nouvelle tentative de l'ennemi sans éprouver des pertes sérieuses.

Pendant ce temps, la 1re compagnie et le 2e peloton de la 2e compagnie se portent en avant sur la gauche, délogent les Arabes successivement de l'huilerie, des marabouts et du cimetière et les refoulent définitivement vers les jardins.

Cette opération ne s'est pas faite sans pertes sensibles de notre côté. M. Marchand, lieutenant, M. d'Hailly, sous-lieutenant, l'adjudant

Thierry et 10 hommes de la même compagnie, un sergent et quatre hommes du 1er peloton de la 2e compagnie sont grièvement blessés.

Le mouvement a eu pour résultat de débarrasser la droite de la ligne du feu très gênant entretenu par les Arabes qui combattaient hors de la ville ; mais la 1re compagnie et le 2e peloton de la 2e compagnie se trouvaient former un échelon trop avancé, exposé de face au feu partant des jardins, et recevant par derrière les projectiles partant des murailles nord de la ville. De plus, la présence de nombreux cavaliers sur la plage, vers le Nord-Est, donnait des craintes pour la sécurité de cette aile de la ligne ; l'ordre est donné aux deux compagnies de se reporter en arrière et d'occuper le revers d'un pli de terrain qui abrite suffisamment les hommes couchés près de la mer et parallèlement à celle-ci.

8 heures. — A ce moment, la 3e compagnie distraite du bataillon, comme on l'a vu précédemment, rejoint le commandant Ferré, qui profitant du répit occasionné par le ralentissement du feu, fait relever sur la ligne la 1re compagnie par la 3e, la 2e par la 4e. Une compagnie du 93e de ligne qui vient de débarquer, est envoyée comme renfort au 92e ; cette compagnie est placée en réserve derrière la redoute des Alfas.

Le feu continue sur les Arabes qui défendent encore les murailles et dont le nombre diminue peu à peu, par suite des progrès que fait l'attaque des marins dans l'intérieur de la ville. La résistance se concentre encore dans les jardins d'où part une fusillade assez nourrie, mais éloignée, qui ne nous cause aucune perte.

Un grand nombre de cavaliers arabes, tenus jusqu'alors à distance par la portée de nos armes, se forment de nouveau sur la plage et viennent chevaucher à quelques centaines de mètres de notre droite ; des feux de salves, exécutés par la 3e compagnie, les fait disparaître.

9 heures. — Quatre pièces d'artillerie, mises par la marine à la disposition du chef de bataillon, sur sa demande, viennent prendre position sur le bord de la mer, au nord de la redoute des Alfas ; quelques obus lancés dans les jardins mettent en fuite les derniers défenseurs qui restaient hors de portée.

Pendant ce temps, l'attaque des marins avait complètement réussi. Le quartier arabe avait été parcouru dans toute son étendue ; à 9 heures 1/2 précises, les marins abattent le dernier drapeau musulman qui flottait sur la tour nord. La résistance est entièrement tombée.

Sur l'ordre du colonel Jamais, commandant les troupes de débarquement, la 4e compagnie est laissée en grand-garde; elle surveille tout le terrain compris entre les marabouts et la mer.

10 heures. — Le reste du bataillon est rassemblé dans l'intérieur de la redoute des Alfas.

L'amiral Garnault rentre à son bord et témoigne sa satisfaction à l'armée. Le soir un ordre du jour est affiché dans les batteries, qui félicite les commandants, les officiers et les équipages.

« Chacun s'est dévoué, avec quelle ardeur! L'amiral ne l'oubliera » pas; aux préparatifs de cette opération difficile, des corps des troupes » et de débarquement se sont élancés à terre avec un entrain et une » vaillance qui ont fait l'admiration de tous et qui ne se sont pas » démentis un seul instant. L'amiral est fier de commander à de tels » hommes. »

Midi. — Par ordre du commandant de la place, les deux premières compagnies entrent dans la ville arabe et occupent la Kasbah et l'angle sud des fortifications. Le commandant de la place prescrit le jour même des perquisitions dans toutes les maisons, pour retrouver les derniers Arabes qui s'y sont réfugiés et s'y défendent à outrance.

La 2e section de la 2e compagnie, en faisant des perquisitions, pénètre dans une mosquée où se trouvent une vingtaine d'Arabes qui font feu sur nos soldats au moment où ils veulent entrer. Le soldat Caron est blessé; le blocus de la mosquée est organisé jusqu'à l'arrivée d'un officier torpilleur de la marine (M. de Brème) qui fait sauter la maison et ensevelit les Arabes sous ses ruines; deux soldats sont légèrement blessés par suite de l'éboulement.

Officiers blessés : MM. Marchand, lieutenant et d'Hailly, sous-lieutenant.

Troupes. Sous-officiers et soldats tués: 4; blessés: 25.

Le commandant Ferré signale comme s'étant particulièrement distingués: les deux premières compagnies; d'Hailly, sous-lieutenant; Thierry, adjudant; Rampon, sergent; Chevalier, Caron, Lachenal, Deloye et Gervais, soldats. Le soir même, le commandant Ferré remet au chef de la colonne expéditionnaire cinq drapaux pris à l'ennemi dont deux par la section commandée par le lieutenant Duraffourg et dont suit la copie d'une attestation signée par le chef de bataillon Ferré et le capitaine Imbert de la 2e compagnie.

« Les soussignés, Ferré, Frédéric, chef de bataillon, commandant » le 3e bataillon du 92e de ligne, et Imbert, capitaine, commandant la » 2e compagnie du 3e bataillon, certifient que Monsieur Duraffourg, » lieutenant à la 2e compagnie dudit bataillon, a, dans la matinée du » 16 juillet (prise de Sfax), contribué à la prise de deux drapeaux enle- » vés à l'ennemi, sur le fort Blanc, en marchant à la tête de sa section. » Ces drapeaux ont été rapportés par les soldats Chevalier et Caron » de la 2e compagnie du 3e bataillon, 1er peloton, 2e section). »

Signé : F. FERRÉ, chef de bataillon ;
Signé : IMBERT, capitaine.

A la suite de ce fait d'armes, les récompenses suivantes ont été accordées aux militaires du 3e bataillon.

Par décret du 10 août 1881, M. d'Hailly, sous-lieutenant, est nommé chevalier de la Légion d'Honneur ;

Sont décorés de la médaille militaire (même décret) : Rampon, sergent ; Larzat, caporal ; Braillon et Caron, soldats.

Par décret du 30 septembre 1881, l'adjudant Thierry est promu sous-lieutenant au corps ;

Par décret du 5 octobre 1881, M. Ferré, chef de bataillon, est nommé chevalier de la Légion d'Honneur.

Sont décorés de la médaille militaire :

Poulet, Virole, Thomas, Bluem, Gavend, Sardin, Garaud, Bruisset, Joslet et Préneuf, soldats.

Ouvrages consultés ; Archives :

Rapports officiels.
Situations et correspondance.
Journal de marche du 3e bataillon, etc., etc.
Notes conservées par l'auteur (témoin oculaire).
Tunisie, par G. Niel, etc.

RICHESSES DE LA TUNISIE

Pour terminer cette notice, je vais essayer de résumer aussi brièvement que possible l'ensemble des richesses de la Tunisie ; en faisant simplement une description très succincte.

Depuis que la Tunisie est sous la domination française, c'est-à-dire depuis 1881, les nombreux étrangers qui ont parcouru la Régence sont frappés de la richesse de la Tunisie, et, lorsque nous aurons remédié, comme les Romains l'avaient fait, à la sécheresse naturelle dans les régions du centre et du sud, en créant des puits, des citernes et des conduites d'eau, nous reconnaîtrons que l'histoire n'exagère rien en parlant du *Grenier de Rome*.

La Tunisie est un pays d'une extrême fertilité : tout le littoral, le Sahël, les oasis du sud, sont couverts de merveilleuses cultures, on s'y croirait perpétuellement dans le plus beau des jardins ; la plaine de la Medjerda n'est guère moins féconde ; elle fournit en abondance du blé, de l'orge, du sorgho, des olives, et bientôt nous aurons des vignes superbes. La Compagnie Bône-Guelma a déjà fait des plantations considérables.

Les forêts de la Kroumirie sont remplies de chênes-liége et de chênes verts dont l'exploitation donnera les meilleurs résultats. Le long de la côte Est, depuis le cap *Bon* jusqu'à *Zarzis*, s'étend une sorte de ruban de bois d'oliviers d'une profondeur de quelques kilomètres. Leur proproduction dans les bonnes années suffit presque à la fortune du pays tout entier ; la plaine de Kérouan, bien que couverte par les eaux une partie de l'année, peut porter les plus belles moissons ; la région qui avoisine Tabarka possède à la fois des forêts, des pâturages, des mines de fer et de plomb ; l'industrie pastorale, qui domine dans tout le centre de la Tunisie, exportera des milliers de moutons ; les oasis du Sud, la province du Djerid, produisent peut-être les meilleures dattes du monde ; le centre et le sud de la régence possèdent d'immenses plaines d'alfa ; l'île de Djerbah est une forêt où les oliviers atteignent des dimensions inconnues même dans le Sahël, l'oasis de Técape ne semble pas au-dessous de sa réputation historique.

« M. Tissot, dans sa *Géographie comparée de la province romaine*

» *d'Afrique*, rappelle la description faite par Pline, le Jeune, de l'oasis
» de Técape. Là, sous un palmier très élevé, croît un olivier, sous
» l'olivier un figuier, sous le figuier un grenadier, sous le grenadier la
» vigne ; sous la vigne on sème le blé, puis des légumes, puis des
» herbes potagères, tous dans la même année, tous s'élevant à l'ombre
» les uns des autres. » Très certainement il y a là une très grande exagération, mais néanmoins pour qui connaît ce pays que la nature a si merveilleusement doté, il y a beaucoup de vrai ; ce pays est ouvert aux colons et aux capitaux français ; ils peuvent y introduire des cultures, améliorer les anciennes, diriger la production indigène, en un mot, mettre aux mains du paysan tunisien la charrue européenne.

Les résultats constatés jusqu'à ce jour autorisent de grandes espérances. La Tunisie a eu la bonne fortune d'être occupée vigoureusement dès que la nécessité s'est fait sentir, et à part Sfax, presque sans combat. Les polémiques de la presse ne l'ont point discréditée dans l'opinion publique, aussi les voyageurs et les capitalistes de la Métropole y sont-ils venus en grand nombre. C'est là, on ne saurait trop le remarquer, une des principales différences que l'on observe en étudiant les débuts de la colonisation en Tunisie comparés à ceux de l'Algérie.

Tandis que la période de conquête s'est prolongée 27 années dans la Régence d'Alger, elle a duré quelques mois à peine dans la Régence de Tunis. L'expédition, commencée le 22 avril, était terminée le 31 mai sans effusion de sang. Il est vrai que le rappel précipité d'une partie du corps expéditionnaire fut une des causes de l'insurrection de Sfax. Mais la prise de cette ville (le 16 juillet 1881) fit disparaître toute idée de révolte. Depuis lors, la tranquillité du pays a été complète, de nombreux colons sont installés sur le territoire, des touristes venus seulement pour visiter le pays y ont acheté des terres. On estime que vers la fin de 1888, près de 250,000 hectares de terrain auraient été achetés par les Européens et qu'une somme de 25 millions de francs a été employée à l'achat et à la mise en valeur de ces terres. A la vérité, le magnifique domaine de l'Enfida est compris dans le chiffre des terres achetées par les Européens. On sait que ce domaine appartient à la société Franco-Africaine, fondée en 1881, par la société Marseillaise qui avait acquis l'Enfida du général Khéireddine. L'Enfida est compris dans le quadrilatère formé par les villes de Hammamet, Sousse, Kairouan et Zaghouan. Sa population est d'environ 12,500 habitants.

La société Franco-Africaine dispose malheureusement d'un capital très insuffisant pour mettre en valeur un domaine aussi considérable.

L'étendue est d'environ 122,000 hectares. Si l'on excepte ses plantations de vignes qui, à la vérité, promettent un grand développement, elle fait peu de culture directe ou de métayage ; ses terres sont louées aux indigènes qui continuent à cultiver avec leurs charrues primitives. Le plan poursuivi par la société paraît être double ; d'une part, accroître chaque année l'étendue de son vignoble ; d'une autre, vendre des terres aux colons autour du petit centre de Dar-el-Bey, en mettant à la disposition de ceux qui feront de la vigne le superbe cellier qu'elle vient de construire, afin de les dispenser des frais énormes d'un outillage vinaire.

On peut acquérir un domaine de 200 à 4 et 500 hectares au prix de 100 à 300 fr. l'hectare, suivant sa situation et sa fertilité. Si l'on calcule qu'il faut défricher cette terre, y construire des bâtiments, attendre les récoltes, on jugera qu'un capital de 150 à 200,000 francs est nécessaire pour faire œuvre qui vaille, soit comme vigneron, soit comme éleveur. Quant aux grandes propriétés, elles nécessitent des capitaux plus considérables, 1 million et même 1,500,000 francs réunis entre quelques personnes sérieusement riches, formant entre elles une société amicale. (1)

Faut-il conclure de ces chiffres et des faits observés jusqu'à ce jour que la Tunisie ne se prête pas à l'installation de petites propriétés dirigées par des Français ? Nous ne le pensons pas, bien que cette opinion ait été soutenue. La culture des céréales et celle de la vigne n'exigent pas de grands espaces ; la première est en outre rémunératrice dès la première année. L'une et l'autre peuvent être entreprises dans de bonnes conditions sur une étendue de quelques hectares par une famille de petits propriétaires ou vignerons du Midi.

Depuis quelques mois, la société de l'Enfida a mis en vente aux environs de Dar-El-Bey, des lots de bonne terre d'une contenance de 10 hectares, au prix de 125 à 145 francs l'hectare. Mais c'est là un prix assez élevé et il est possible de trouver des terres à moins : dans la vallée de la Medjerda, on a un hectare de bon terrain pour 100 francs et, dans la région de Zaghouan, pour 50 ou 55 francs. Il ne semble donc pas que pour acheter une petite propriété de 10 à 15 hectares, la défricher, la planter, y construire une habitation, il soit nécessaire de

---

(1) La Colonisation française en Tunisie. *Revue des Deux Mondes*, par Leroy-Beaulieu.

posséder un capital de 10 à 20,000 francs et 25,000 francs au maximum. Il est donc permis de dire que l'établissement et le succès de petits colons ou de petits propriétaires est possible et je dirai même désirable. La grande et la moyenne propriété n'amèneront dans la Régence qu'un personnel français insuffisant de régisseurs, propriétaires, chefs de culture ou maîtres vignerons ; la constitution de la petite propriété pourrait y amener, au contraire, d'ici 20 ou 30 ans, un élément français sérieux, attaché au sol, établi au milieu des indigènes, faisant un utile contre-poids à la population italienne et maltaise.

La passion de la vigne dominera en Tunisie comme en Algérie. Les capitalistes espèrent retirer de cette culture un bénéfice considérable. En 1888, on estimait à 2,500 hectares environ les plantations de vignes indigènes et l'on supposait que les boutures produites par ces 2,500 hectares ne suffiraient pour les plantations nouvelles. Dans cette même année, 150 hectares plantés de vignes parvenues à la troisième feuille ont produit sur le domaine de l'Enfida 2,600 hectolitres d'un vin titrant 10 à 11 degrés, qui s'est, paraît-il, vendu à un prix très rémunérateur. De pareils résultats donnent aux colons les plus grandes espérances ; ils n'hésitent pas à penser que dans trois ou quatre ans ils fourniront jusqu'à 80 et 100 hectolitres à l'hectare et rapporteront 30 à 35 % du capital engagé. Ces évaluations me paraissent un peu trop optimistes, mais il n'est pas douteux que la vigne puisse devenir dans quelques années, une richesse considérable pour la Tunisie et une source de fortune pour ses colons. On admet assez généralement, en effet, en prenant pour base des chiffres modérés, quant au rendement et au prix de vente et en tenant compte des frais d'exploitation, qu'un vignoble peut donner un bénéfice net de 15 à 18 %. Jusqu'ici, le phylloxera, qui a fait son apparition à Constantine, n'a donné aucune inquiétude aux colons tunisiens : leurs vignes sont jeunes, plantées dans des terrains favorables ; elles se développent dans de bonnes conditions, toutes les précautions jugées nécessaires ont été prises. L'importation de tout cépage est formellement interdite en Tunisie. Il est donc permis de penser que si l'insecte ne se développe pas plus en Algérie qu'en Tunisie, l'Afrique française sera vers la fin de ce siècle ou au commencement de l'autre un des principaux celliers de l'Europe. Pour obtenir de bons résultats, il est nécessaire de surveiller sérieusement la culture, la main-d'œuvre, la taille, les souffrages, les différents soins qu'il faut donner aux ceps pour les préserver des maladies et ces différents ne peuvent être donnés que par des mains europé-

ennes ; les Arabes ne possèdent pas l'intelligence et n'ont pas l'habitude voulue pour être employés à ces différentes opérations, néanmoins on peut les utiliser pour le labourage, moyennant 1 fr. à 1 fr. 80 par jour. Parmi les ouvriers, on a le choix entre les Français, les Maltais ou encore les Siciliens : les premiers sont les plus chers, le prix de la journée de travail revient de 4 à 5 francs et même de 5 à 6 francs les contre-maîtres et chefs vignerons, tandis que les Siciliens ne reviennent qu'à 3 francs. En dehors de la cultnre de la vigne, d'autres entreprises peuvent être signalées et méritent notre attention ce sont : 1° La culture des céréales qui doit être mise au 1er rang, il faut donc que la Tunisie puisse produire en grand pour alimenter la Métropole ; 2° L'industrie pastorale qui domine dans toute la région du centre est susceptible d'une large extension. La société Franco-Africaine a tenté d'acclimater dans la Régence des moutons venus de Sétif, qui eussent été préférés par le commerce d'exportation aux moutons tunisiens ; malheureusement les résultats obtenus jusqu'ici ont été peu satisfaisants.

Si l'on consulte les statistiques douanières, on est frappé de ce fait que la Tunisie n'exporte pas de moutons, alors que l'Algérie en fait un commerce considérable. Ce fait doit-il être attribué à la mauvaise qualité du mouton tunisien ? Je ne le pense pas et beaucoup de personnes sont comme moi ; j'estime que le mouton tunisien vaut le mouton algérien. Du reste, comme preuve à l'appui, le 92e de ligne (2e bataillon) a parcouru la Régence presque du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, et partout nos soldats ainsi que les officiers ont pu constater qu'en général le mouton est de bonne qualité, d'un prix peu élevé ; au début de l'expédition de Tunisie, j'étais officier d'approvisionnement de la colonne de Zaghouan, j'ai été à même de juger du prix de revient et de la qualité. Pour la modique somme de 5 à 10 francs on se procurait de superbes moutons à Béja et à Zaghouan, dont le poids variait entre 10 et 35 kilog. Depuis, il est vrai que tout a augmenté de prix ; néanmoins les moutons tunisiens se vendront sur les marchés français et italiens tout aussi bien que les moutons algériens, lorsque le droit de sortie sur les moutons sera aboli et que l'interdiction qui frappe l'exploitation des brebis sera rapportée, en même temps que la France, de son côté, renoncera à faire acquitter les droits de son tarif générales aux provenances tunisiennes.

Oliviers

Les oliviers sont, à l'heure actuelle où la vigne est encore à ses débuts, la plus grande richesse de la Tunisie : les statistiques officielles indiquent dans le Sahël plus de 3,200,000 pieds d'oliviers, et. dans la circonscription de Sfax, 570,000 en pleine production, plus de 250 à 350,000 plantés depuis moins de dix ans. Ces chiffres sont considérés comme inférieurs à la réalité, les indigènes ayant intérêt à dissimuler le nombre de leurs arbres afin de se soustraire le plus possible au régime écrasant de l'impôt. En effet, tandis qu'en Algérie les oliviers ne sont soumis à aucune taxe spéciale, en Tunisie, ils doivent, au contraire, en acquitter une première et l'huile une seconde. Parmi les causes qui ont jusqu'à ce jour entravé, dans une mesure importante, le développement de la culture de l'olivier, il faut citer la lenteur avec laquelle cet arbre se développe et le nombre des années qui s'écoulent entre l'époque de la plantation et celle de la production. Un olivier ne commence, en effet, à rapporter quelques fruits que cinq ans après la plantation, et c'est seulement au bout de dix à douze ans qu'il entre en plein rapport. Peut-être même pourrait-on ajouter que dans certaines régions l'énormité et l'injustice de ces taxes arrêtent les plantations. Jusqu'à ce jour l'huile tunisienne est encore peu connue, les indigènes ne savent pas traiter les fruits, mais les colons, qui apportent les procédés de fabrication de l'industrie européenne, sont assurés de produire une huile excellente dont la vente sera facile en France et à l'étranger. Deux huileries, organisées par des capitalistes marseillais, fonctionnent à Sousse, d'autres vont être organisées à Sfax et à Tébourba.

Forêts.

La Régence possède de magnifiques forêts qui couvrent une superficie de 281,300 hectares, décomposées ainsi qu'il suit :

1° Forêts du massif montagneux des Khroumirs et des Mogods, situées entre la Medjerda et le Nord de la Tunisie, ce sont les plus riches de la Régence ; elles se composent de 163,000 hectares de chênes-liège, sur lesquels 125,000 hectares immédiatement productifs :

2° Forêts situées au Sud de la Medjerda, dont l'étendue est d'environ 128,000 hectares ; composées de chênes verts et de pins d'Alep ;

3° Forêts d'acacias gommifères de Talah, situées dans les environs de Sfax, peuvent fournir des bois d'ébénisterie en assez grande quantité ;

4° Les plantations d'eucalyptus faites par la Compagnie de Bône-Guelma, sur le parcours de la ligne ferrée de Tunis à Ghardimaou ;

5° Les plantations faites par le 92e de ligne à Bejà pendant son séjour, malheureusement trop tôt abandonnées.

La question du déboisement des forêts n'est pas moins importante en Tunisie qu'en Algérie.

Bien que les forêts fussent la propriété de l'État beylical, le Gouvernement n'en tirait aucun profit ; exploitées par l'Administration française, elles rapporteront en peu d'années, au Trésor, d'importants bénéfices.

Palmiers, dattiers.

La région du palmier-dattier s'étend de Gabès jusque dans le Sud de la province de Constantine, par l'oasis d'El-Hamma, le Nefzaoua, le Djerid et le Souf, elle est d'une richesse considérable. Le Djerid a près d'un million de palmiers sur une superficie de jardins qui ne dépasse pas 2,200 hectares : 20,000 chameaux viennent chaque année y prendre des chargements de fruits. L'oasis de Tozeur, arrosé par plus de cent cinquante sources, est la plus grande oasis du Djerid. Sa population est d'environ 6,200 habitants on y compte officiellement près de 233,000 dattiers, dont 13,200 de première qualité ; le nombre des arbres doit être beaucoup plus considérable. En 1887, il s'est vendu à Tozeur près de 7 millions 500 kilog. de dattes, et l'on estime à 8 millions environ la production totale. — A côté du dattier poussent l'olivier, l'abricotier, le citronnier, le grenadier, le pêcher, le pommier, le jujubier et l'amandier.

Pour être complet dans l'énumération des produits agricoles de la Tunisie, il faut encore citer l'oranger, le citronnier et les différentes primeurs. On pourrait aussi y introduire la culture du chanvre et du tabac.

Alfa.

L'alfa récoltée sur les montagnes du Sud est, depuis de nombreuses années, un des principaux éléments d'exportation de la Régence ; la

plante est plus belle que celle d'Algérie. Malheureusement presque tous les envois sont dirigés vers l'Angleterre ; il en est de même pour l'Algérie. — Une Société anglaise a obtenu le droit de récolter cette plante sur une étendue de 1,024,000 hectares. Le centre d'exploitation est la montagne de Bou-Hedma ; le lieu d'embarquement la baie de Skira. Ces deux points, aux termes du cahier des charges, signé par la Compagnie, doivent être reliés à ses frais par un chemin de fer. Le minimum de l'exploitation annuelle a été fixé à 10,000 tonnes. Cette importante concession, faite par le Bey, avant l'établissement du Protectorat, à un Français, et portée par lui à une Société anglaise, avait eu la triste conséquence de déposséder du droit de récolter l'alfa, plusieurs tribus qui vivaient auparavant de ce travail. Fort heureusement qu'un décret beylical, en date du 31 juillet 1887, a rapporté le décret de concession, la Compagnie ne remplissant plus les charges qui lui étaient imposées.

Métaux, Marbres.

Les montagnes de la Régence sont riches en métaux et en marbres. Deux Compagnies françaises, dont l'une est la Compagnie de-Mokta-el-Hadid, qui possède les mines d'Aïn-Mokra, dans la province de Constantine, exploitent les minerais de fer du pays des Khroumirs, des Nefzas et des Mogods. Chacune de ces deux Compagnies s'est engagée par un cahier des charges, signé en 1884, à creuser un port à Tabarka, l'autre au Serrat, et à construire à ses frais un chemin de fer reliant à la côte les régions minières. Ces deux tronçons seront continués plus tard dans la direction de Beja et mettront en communication la riche contrée des Khroumirs avec la ligne de Tunis à Bône. L'exploitation minimum doit être de 50,000 tonnes par an pour chacune des deux Compagnies, sous peine de déchéance ; elles verseront un droit s'élevant au vingtième du produit net.

Mine d'or.

On trouve de l'or au Bou-Hedma ; de grandes exploitations de ce métal ont été faites pendant l'antiquité ; elles n'ont pas encore été reprises jusqu'ici.

Plomb.

Le plomb se rencontre dans plusieurs endroits, notamment à Djebba, dans la vallée de la Medjerda et surtout dans la montagne appelée Djebel-Rsas,située dans les environs de Tunis. — Cette mine est exploitée actuellement par une Société italienne, mais d'une façon très imparfaite.

Carrières de marbre de Chemton.

Les carrières de marbre de Chamton sont les plus importantes de la Régence : elles sont situées dans la partie orientale de la vallée de la Medjerda ; elles sont exploitées par une Compagnie franco-belge. Cette Compagnie croit avoir retrouvé le marbre Numidique si recherché au temps des Romains pour ses belles teintes rouges et jaunes.

Éponges, Corail, Pourpres et Pêcheries.

Les eaux maritimes de la Régence fournissent en abondance des éponges, du corail, des pourpres. De grandes pêcheries de thons et de sardines sont établies aux îles de Kerkenah et à hauteur de Mahadia ; une Société marseillaise retire annuellement, 300 à 350,000 kilog. de poissons du lac de Bizerte.

En dehors des établissements cités ci-dessus, un très petit nombre d'établissements industriels ont été fondés par les Européens. La Tunisie, jusqu'à présent, est comme l'Algérie une colonie agricole dans laquelle tous les capitaux se portent vers la culture. On commence cependant à installer sur place quelques établissements dans le but de travailler les produits du sol, pour lesquels il n'y a pas avantage à exporter à l'état brut. Dans ces conditions, on peut citer la minoterie de Tébourba (qui fonctionnait déjà en 1881), l'huilerie de Sousse et prochainement celle de Sfax, qui est sur le point de fonctionner.

Les superbes chênes des forêts du Nord de la Régence fournissent un tan de première qualité, il me semble donc qu'il serait très facile de créer des tanneries à Tébourba et Tunis. En attendant que le chemin de fer de Tunis à Sousse soit entièrement construit, il semble nécessaire de mettre en communication les prin-

cipaux centres, des villes de l'intérieur avec la côte, l'établisssement d'un réseau de routes s'impose ainsi que la création des ports de Bizerte, Tunis, Sousse, Sfax, Porto-Farina, etc., etc. Les lignes ferrées les plus nécessaires sont : 1° celle de Djédeïda (station de Tunis à Bône) à Bizerte par Mateur; 2° de Hammam-Lif à Sousse ; 3° de Sousse à Mahadia et Gabès. Plus tard, on pourra construire les différentes lignes algériennes par Souk-Ahras et Tébessa à Gafsa-Tozeur-Gabès et Zarzis. Pour terminer, il y a lieu de relater ici que d'après les concessions faites par l'Administration du Protectorat à certaines Sociétés, auront pour effet de doter la Tunisie de quelques petits tronçons de chemins de fer et créer deux ou trois ports.

Les deux Compagnies qui exploitent les minerais de fer de la Khroumirie, des Nefsas et des Mogods, se sont engagées à creuser un port, l'une à Tabarka, l'autre au cap Serrat et à construire, à leurs frais, un chemin de fer reliant à la côte les régions minières. Ces deux tronçons seront continués plus tard dans la direction de Béja et mettront en communication la riche contrée des Khroumirs avec la ligne de Tunis-Bône.

La Société de la mer intérieure d'Afrique a le projet de construire, à l'embouchure de l'Oued-Melha, un port qui pourrait recevoir les bâtiments de la Compagnie transatlantique. La réalisation de ce projet est d'autant plus considérable que toute la côte des golfes de Hammamet et de Syrte est plate, et ses abords peu profonds. En aucun point, les navires n'approchent aisément du rivage ; à Gabès même, les bateaux mouillent à une grande distance. Le port de l'Oued-Mélah pourrait donc attirer à la fois le commerce de la Tunisie méridionale et peut-être certaines caravanes qui se rendent aujourd'hui dans la Tripolitaine.

Nécessité d'activer la construction d'un port à Tunis, des voies ferrées à l'intérieur et des différentes voies de communication.

La création si nécessaire d'un port à Tunis est réclamée depuis longtemps ; il faut donc que les travaux commencés soient vigoureusement poussés et que sous peu on ne soit plus obligé de se rendre à la Goulette. Un décret beylical, en date du 12 juillet 1885, a affecté une première dotation de 7,326,000 francs pour la construction du port de Tunis

Après Tunis, les villes dans lesquelles il est nécessaire de créer des ports sont : Bizerte, Sfax et Sousse, ce dernier est en bonne voie de construction, il serait à souhaiter que partout ailleurs il en soit ainsi.

Plusieurs voies de communication sont achevées ou sur le point de l'être ; je citerai, par exemple, la route de Tunis à Kairouan qui facilitera les relations avec la capitale de la Régence.

Pour terminer, nous dirons que la France a trouvé la Tunisie dans une situation déplorable, particulière du reste aux pays musulmans; l'impôt, mal établi, écrase le cultivateur, des droits de sortie gênent l'exportation, renchérissent les produits indigènes ; un système douanier barbare entrave le mouvement naturel des échanges entre la France et la Tunisie. Pour remédier à cet état de choses, il y a lieu de compléter les réformes déjà commencées, d'activer la construction des routes, voies ferrées et ports, encourager la culture, faciliter l'émigration de colons consciencieux connaissant la culture de la vigne, assurer par des lignes stratégiques les derrières de la Tunisie afin de la défendre contre les excursions des tribus de la Tripolitaine, en un mot, contre toutes les agressions du monde musulman. Au Nord, utiliser la situation exceptionnellement favorable de Bizerte, où se trouvent réunies toutes les conditions nécessaires pour l'établissement d'un grand port militaire. Organiser la défense du littoral, et en même temps des Commissions compétentes pour étudier sur place les différentes modifications qu'il y a lieu d'apporter à la culture, à l'élevage et à l'exploitation des différents produits de la Régence.

CONFÉRENCES DE ROUBAIX ET TOURCOING

LA MONGOLIE

Conférence faite à Roubaix et à Tourcoing
les 23 février et 15 avril 1889,

par le P. CLERBEAU,

Directeur des Missions Étrangères de Belgique.

Le conférencier réclame d'abord l'indulgence du public ; il n'a point de prétentions au beau langage, mais il a du moins un mérite, celui d'avoir habité longtemps les contrées dont il va parler.

Tout le nord du vaste empire chinois, est confié aux missionnaires belges, soit 1,200 lieues d'Orient en Occident, 300 lieues du nord au sud.

Il est impossible de parler en une heure du climat, des productions des mœurs de tant de régions qui diffèrent autant entre elles que la France peut différer de la Suède ou de la Turquie. On se bornera donc ici à la Mongolie centrale, plus particulièrement visitée par le missionnaire.

Le Hoang-Ho constitue la seule vallée qui conduise directement de Péking à la Mongolie, encore le chemin est-il difficile ; il est coupé par la grande muraille longue de 725 lieues à vol d'oiseau, de 900 si l'on tient compte des courbes.

Cette grande muraille fut bâtie deux siècles avant J.-C. Bien des hypothèses ont été faites pour en expliquer le but. Les uns opinent pour un rempart, les autres tiennent pour une frontière.

Ce qui est incontestable c'est que, peu de temps après la construction

de la grande muraille, l'empereur fit massacrer *tous les Chinois* qui étaient établis au nord de la construction. Cette politique radicale eut pour résultat de créer un désert où seuls vécurent les *Mongols* chargés de fournir à l'empire sa cavalerie de guerre.

Mais les Chinois sont prolifiques. Bientôt leurs colonies franchirent à nouveau la muraille. Quelques siècles après la catastrophe ils recommençaient à refouler doucement vers le nord la population mongole.

Les deux peuples, d'ailleurs, ne se mélangent pas mais vivent côte à côte.

Le Chinois, agriculteur sans rival, est aussi rusé, astucieux, lâche, laborieux et sobre.

Le Mongol, soldat et pasteur, a parfois des troupeaux de 3,000 chevaux sans compter les bœufs et les moutons ; il est franc, plein de rondeur, brave et avec cela parfait ivrogne.

On ne peut imaginer contraste plus complet.

Chaque année le gouvernement impérial vend à un groupe de colons *chinois* le droit de s'établir sur un lot de la plaine mongole et de le cultiver. Cela constitue un *Kho*, ou village et se désigne par son numéro d'ordre.

Supposons-nous donc au premier jour de la première lune de l'an 1885 à Hansah-Chin-Kho, ce qui signifie le 23e village, par 111° de longitude orientale et 41° 9′ de latitude nord.

Cela ne veut pas dire que nous sommes au 1er janvier, car cette année chinoise commence le 8 février. Les Chinois comptent par année lunaire, et chez eux lune est synonyme de mois. Comme le mois lunaire n'a que 28 jours, ils compensent la différence avec un mois complémentaire qui revient tous les trois ans et alors la nouvelle année tombe dans la première quinzaine de février.

Vers cinq heures du matin nous entendons la cloche de la Sainte Enfance, nous sautons du *Khan* où nous sommes couchés et nous mettons de bons habits d'hiver.

Car dans ces contrées l'hiver est particulièrement rude et long ! Le thermomètre accuse souvent 25 degrés au-dessous de zéro. Un astronome russe, M. Fretch, donne comme températures moyennes de Mongolie en janvier — 32°, en février — 26°, en mars — 16°.

Il est vrai qu'en revanche on jouit en été de températures de + 32° en juin, + 28° en juillet, + 30° en août.

Mais nous ne sommes pas en été, aussi nous apprécions à toute sa valeur cette machine qu'on appelle le *Khan*.

C'est une grande estrade occupant la moitié de l'appartement. Sa surface est recouverte de grandes dalles de terre non cuite, séchée au soleil ; au-dessous est ménagé un labyrinthe de couloirs ou tuyaux à l'une des extrémités duquel est placé un fourneau tandis qu'à l'autre est ménagée une cheminée. La fumée circulant dans les tuyaux se charge de chauffer les dalles qui seront le soir un lit commun.

La literie est assez rudimentaire : une natte en jonc tressée, par-dessus laquelle les riches jettent une couverture en feutre, une peau de mouton sert de couverture de dessus.

Comme moelleux cela laisse à désirer. Nous aurons d'autant moins de difficulté à nous arracher aux douceurs du lit.

Nous commençons notre toilette.

Nous passons nos pieds dans des bas de toile ouatée, la doublure de ouate ayant deux bons centimètres d'épaisseur. Nous passons ensuite de hautes bottes de velours noir doublées de feutre, puis un gros pantalon de fourrure avec le poil en dedans ou bien un large pantalon ouaté qui a le privilège de se tenir tout droit si vous le posez par terre. Nous enveloppons notre corps d'un épais surtout ouaté et comme complément de toilette, nous endossons un large et court habit avec fourrure de loups ou d'ours. Un gros bonnet en peau d'ours achèvera de nous donner l'air le plus exotique qui se puisse imaginer.

Nous pouvons maintenant affronter la température du dehors. C'est qu'en effet l'hiver de Mongolie n'a rien de commun avec la saison brumeuse, triste, maussade, malsaine et désagréable au possible qui porte le même nom en Belgique et dans la France du nord.

Pendant les huit mois d'hiver, la Mongolie ne reçoit pas une goutte d'eau. Point de brumes, point de neige ! un froid bien sec, avec un soleil resplendissant, un air si pur qu'à plusieurs lieues de distance on distingue parfaitement un aigle, un loup, une antilope. C'est la bonne saison pour les voyages ! les rivières et les marais sont gelés, la terre bien unie, les petits chevaux tartares volent sans obstacle à vue de montagnes sinon de clocher.

C'est alors que le missionnaire se met en campagne, il y a des courses de 60 lieues de distance, peu importe quand il s'agit d'aller réconforter un moribond.

Sa monture est un cheval tartare ou mongol. Ce cheval n'est pas beau, sa croupe est trop grêle, mais c'est un cheval de fond, à la jambe

robuste et nerveuse, au pied dur comme l'acier, au pas de fer. Il ne mange ni ne boit le jour, se contente d'un maigre repas nocturne ; il ne sue pas, franchit d'un saut un bloc de rocher, escalade allègrement les montagnes mais les descend mal.

C'est en hiver que les routes sont surtout fréquentées. On y rencontre des brouettes, des charrettes à quatre chevaux où les agriculteurs entassent le grain à destination de la ville distante de 15 à 20 lieues.

De temps à autre on croise un cavalier mongol avec sa lance à houppe rouge, il chante à gorge déployée les exploits de Timour ou de Gengis Khan.

On rencontre encore de ces chameaux à deux bosses, que fournit la Bactriane, portant des ballots de thé, de soie, de laine que leurs propriétaires vont échanger contre des fourrures, des draps, des savons de Russie !

Ce n'est donc pas la monotonie qu'il faut redouter pendant ce voyage d'hiver. Mais il a deux grands inconvénients : la bise et l'auberge chinoise.

La bise peut faire perdre le nez et les deux oreilles. Le seul moyen sûr de se préserver est de se *suiffer* le visage avant de partir ; mais alors la poussière vient s'appliquer sur le suif et ne tarde pas à vous gratifier d'un masque, protecteur sans doute, mais difficile à enlever.

L'auberge chinoise n'a point sa pareille en Europe. C'est une grande cour de forme rectangulaire qui peut contenir 300 chevaux !

Une série de hangars forme trois côtés du rectangle, le troisième sert à l'auberge proprement dite toujours orientée vers le midi.

Elle peut recevoir 150 à 200 voyageurs et se compose d'un seul appartement long de dix à vingt-cinq mètres, large de sept à dix. Une seule porte y donne accès. Le jour pénètre par des fenêtres où le papier huilé remplace les carreaux ; pas de plafond, mais un enchevêtrement de poutres d'un médiocre effet.

En face de la porte se trouvent deux chaudières, à droite et à gauche deux escaliers conduisant chacun à un Khan pouvant recevoir une centaine de voyageurs.

Mais quels voyageurs ! tout un monde dépenaillé qui cause, fume, boit du thé ou même de l'eau chaude en attendant la portion de nourriture.

Celle-ci arrive bientôt sons la forme d'une grande jatte de bouillie d'avoine à laquelle les aristocrates se font joindre une portion de

viande coupée en tout petits morceaux que l'on saisira tout à l'heure avec les fameux bâtonnets, le tout assaisonné d'une grosse poignée d'ail et d'une épaisse couche d'huile de lin bien chaude !

Tout cela n'est certes pas alléchant, cela vaut mieux pourtant encore que la tente mongole où l'on pourrait se réfugier.

Le Mongol vit sous une tente en feutre gris avec un trou en haut pour laisser échapper la fumée du foyer. Ce foyer est tout primitif : un trépied en fer, quelquefois en bronze où l'on jette d'une main parcimonieuse de la bouse de vache desséchée, car le combustible est rare dans le pays. On devine l'odeur nauséabonde qui remplit la tente ! Les Chinois disent toujours le *puant tartare* car il emporte son parfum avec lui.

Mais nous oublions que c'est le premier jour de l'an et que nous sommes attendus.

Sur le trajet nous ne verrons que visage joyeux, gaieté sans arrière pensée. C'est qu'en effet la nouvelle année chinoise est un spectacle unique au monde.

Durant tout le premier mois de la nouvelle année, un créancier ne peut rien réclamer à son débiteur, aussi tout est à la joie.

Tout le premier jour de l'année et même toute la semaine se passent en fêtes de famille, en joyeuses bombances ! mais il faut de l'argent pour cela. Aussi s'est-on hâté de vendre ses céréales ; ceux qui n'en avaient pas ont été porter leurs hardes au mont-de-piété : Il est vrai que les créanciers se sont mis en campagne, qu'il a fallu inventer mille ruses pour les dépister et garder par devers soi sa matière à bombance !

Mais enfin le grand jour est venu ; on se salue, on se prosterne, on se souhaite réciproquement les plus grandes félicités ; c'est un lointain vestige de la trève de Dieu !

Les pauvres vont au mont-de-piété louer pour un jour de beaux habits de fête. A chaque porte s'étale une grande affiche rouge qui promet à toute la maison une multitude de bonheur ! Rencontre-t-on son plus mortel ennemi: « Puissiez-vous devenir riche » lui dit-on avec un sourire. Puis on va saluer son supérieur en se mettant à genoux devant lui. Cette petite cérémonie si pénible à l'Européen ne coûte rien à un homme de l'Orient.

Nous traversons tout ce monde affairé et nous nous rendons à l'église. D'un côté les hommes, de l'autre côté les femmes, il ne faut point donner prise à la médisance des païens.

Mais quelle différence avec nos froides cérémonies d'Europe, le

gloria, le credo sont soulignés par des explosions de pétards au dehors de l'église. L'élévation est saluée par des coups de canon!

Une fois le missionnaire a voulu fuir tout ce tapage comme aussi les respectueuses génuflexions de ses ouailles : il s'est sauvé pour ce premier jour de l'année. Les pauvres chrétiens furent navrés. Ils demeurèrent persuadés que le père les boudait d'avoir fait petitement les choses. Aussi, l'année suivante, au lieu des deux heures habituelles la cérémonie des souhaits dura une demi-journée. Ce fut tout ce qu'il y gagna. Chaque chrétien, à tour de rôle, vint exécuter devant lui les génuflexions réglementaires, puis se relevant se mit à lever et à abaisser alternativement les deux mains jointes avec rythme, comme s'il s'agissait de manœuvrer une pompe à incendie : on peut dire que là-bas la cérémonie du renouveau de l'an s'accomplit avec pompe!

Ce sont-là de braves gens que ces chrétiens mongols! mais où le missionnaire se plaît surtout c'est au milieu de ses filles!

Car malgré la modicité de ses ressources, il a une nombreuse famille; 1,200 enfants, tous du sexe féminin! Il les a payées à des prix variant de 0 fr. 50 à 1 fr. 50.

Ce sont les filles d'adoption de la Sainte Enfance!

On a beaucoup discuté en Europe à propos de la coutume de l'infanticide chez les Chinois; on a même été jusqu'à la nier.

A prendre les choses au pied de la lettre, certainement les Chinois n'égorgent pas leurs enfants comme on tuerait un chevreau.

Mais le missionnaire a vu mainte famille mongole! Ces familles comptent toujours cinq ou six garçons pour le moins, une, quelquefois deux, jamais trois filles. Que deviennent donc les autres filles?

Dès leur naissance, elles sont exposées, abandonnées au coin d'un bois ou sur la steppe. Le mieux qui puisse leur arriver est d'être dévorées de suite par un loup ou quelque autre carnassier, sans quoi elles mourront de froid.

Il est vrai que cette exposition est une fâcheuse extrémité à laquelle la famille ne se résout que si elle n'a point trouvé à vendre le pauvre petit être; mais dans des prix doux, comme on a pu voir tout à l'heure.

Voilà pourquoi la Sainte Enfance achète des filles et seulement des filles!

Ces pauvres enfants aiment les sœurs qui se consacrent à leur éducation, elles aiment aussi le missionnaire qui vient de temps à autre visiter l'établissement, surtout s'il a pris la précaution de bourrer ses poches de friandises.

Ces filles de la Sainte Enfance sont mariées aux nouveaux chrétiens Elles se résignent sans murmure à ce changement de condition qui leur paraît peu désirable.

C'est qu'en effet le néo chrétien estime moins sa femme que son âne ou son bœuf : il l'a payée moins cher, il la revendra plus difficilement. Les femmes sont cruellement battues par les païens chinois ; or les chrétiens là-bas restent volontiers païens sur ce point.

Il y a pourtant quelques honorables exceptions. Le missionnaire a connu un chrétien qui ne battait pas sa femme. Mais aussi dans quel mépris le tenaient tous ses voisins. La femme elle-même finit par souffrir de la déconsidération qu'elle apportait à son mari. Les deux époux convinrent alors d'un subterfuge. De temps à autre, les portes closes, le mari armé d'un manche à balai infligeait de sérieuses corrections aux meubles et aux murs de l'appartement, la femme poussait des cris lamentables et bientôt l'heureux couple retrouva l'estime qui accompagne toujours le mari qui bat sa femme et la femme battue par son mari.

Certes, ce sont-là des mœurs un peu frustes ; mais le missionnaire ne se déplaît pas au milieu de ces natures simples ! Il a déjà reçu des lettres de ses petites amies de là-bas ; la première lui a amené les larmes aux yeux ; et il ne désespère pas d'aller reprendre au milieu des Mongols sa mission de paix et de charité.

Auditor.

FAITS ET NOUVELLES GEOGRAPHIQUES

Géographie scientifique et commerciale. — Explorations et découvertes.

AFRIQUE.

L'or au Transwaal. — On se rappelle sans doute que la découverte de riches mines d'or dans la République Sud-Africaine, ou Transwaal, fit sensation en Europe il y a quelques mois. L'affluence fut énorme ; dans des déserts sans arbres se sont improvisées des villes de plusieurs milliers d'habitants et, dans les régions voisines plus hospitalières, des villes fondées seulement il y a quelques années ont vu tout à coup leur population doubler, tripler en peu de temps.

On écrit à ce sujet au *Bulletin de Renseignements coloniaux* (Paris) que dans les centres miniers les ouvriers spéciaux font défaut et que les salaires y restent fort élevés. Ainsi, les maçons, les menuisiers peuvent gagner de 20 à 25 fr. par jour, les mécaniciens employés aux batteries pour extraire l'or se paient 750 fr. par mois. L'extraction de l'or se fait encore à ciel ouvert dans des puits d'une centaine de pieds de profondeur ; on emploie des noirs à ce travail. Naturellement, il fait cher à vivre aux champs d'or ; une petite chambre en briques et la nourriture ne coûtent pas moins de 200 fr. par mois. De plus, le voyage de France à Pretoria dans le Transwaal, par Londres-Southampton-Le Cap de Bonne-Espérance et Kimberley, route qui est la plus pratique, est long et dispendieux ; il faut compter vingt-huit jours et environ 1,400 francs en seconde classe. En dehors du travail des mines, il y aurait beaucoup à gagner pour celui qui s'adonnerait dans les districts voisins à la production des vivres pour l'approvisionnement des cités minières des champs d'or. Quelques Français sont occupés dans ces contrées et gagnent beaucoup d'argent, mais la grande difficulté pour les nouveaux colons est leur ignorance de l'anglais, qu'il est indispensable de comprendre pour trouver à s'employer.

— Le vapeur *Moor*, de la Compagnie de navigation à vapeur l'Union, qui avait quitté Capetown, le 24 juillet, à 5 h. 27 du soir, est arrivé à Southampton hier à 8 h. 50 du matin. Cette traversée, qui a été de 17 jours et 15 heures, est la plus courte qu'on ait effectuée jusqu'ici entre ces deux points.

La Poste aux lettres en Cafrerie. — Nul sauvage n'a le pied plus léger ni la marche plus rapide qu'un jeune Cafre ; nul mieux que lui n'endure la fatigue d'une longue traite faite à la course. Il parcourt des distances de vingt-cinq et même de trente lieues avec autant de facilité que nous faisons une promenade de dix ou douze kilomètres.

C'est dire que le service postal trouve, parmi ces noirs intelligents, des facteurs de premier ordre.

Ce piéton émérite ne se charge, pour voyager, d'aucun vêtement. Comme une épaisse couche de graisse couvre son corps, de ses cheveux crépus à ses larges pieds, il a la précaution de se munir d'une baguette, longue d'un mètre environ et fendue longitudinalement à une de ses extrémités. C'est dans cette incision qu'il introduit le pli qu'il a mission de porter à son destinataire ; de cette façon, le papier, tenu à distance de sa luisante personne, est à l'abri de toute oléinique souillure.

Ce « porte-lettre » dans la main gauche, la droite armée d'une ou deux *assagaies* ou même simplement d'un *kerry*, sorte de court gourdin à grosse tête, le facteur cafre s'élance, à travers les hautes herbes, de ce pas particulier qui n'est ni notre pas gymnastique ni le trot proprement dit, mais qui tient de l'un et de l'autre. Ce pas rapide, et en quelque sorte glissant, il le conservera tout le temps du voyage, le coupant de rares et courtes haltes.

Les suscriptions des missives sud-est africaines ne peuvent être aussi simples et explicites que les nôtres. On ne communique pas d'un village de la côte à un village de l'intérieur aussi facilement qu'entre le Havre et Paris. Les routes, comme les plaques indicatrices, font absolument défaut, et les indications à donner à l'agile facteur, s'élançant vers l'inconnu, sont généralement dans le genre de celle-ci :

« Marcher une journée dans l'ouest, puis une demi-journée vers une haute montagne que l'on doit apercevoir un peu sur sa gauche ; ensuite faire un coude à droite, traverser une forêt du sud au nord, une plaine en appuyant vers l'ouest jusqu'à ce que l'on trouve une rivière dont on n'aura qu'à remonter le cours pour atteindre le but du voyage. »

C'est sur d'aussi vagues indications que part le courrier cafre, certain d'arriver dans le délai le plus bref et par la voie la plus directe. Le merveilleux instinct qui guide ses pas est supérieur à tout ce que peut se figurer notre imagination d'Européens.

Connaissant l'esprit de franche hospitalité de ses compatriotes, il ne se charge d'aucune espèce de provisions de bouche. Il n'en est pas de même pour ses provisions... nasales, et il n'a garde d'oublier son tabac à priser. Se trouve-t-il à court de tabac, de ce luxe de sa vie sauvage, il suffit de lui en donner pour qu'aussitôt ses pieds semblent avoir des ailes, comme ceux de Mercure, le messager des dieux.

Sa lettre remise, il s'assied par terre, prise, fume et attend patiemment la réponse qu'il rapportera avec la même célérité.

C'est pour les Européens un double sujet de surprise de voir leur commission si rapidement faite, et faite pour une rétribution insignifiante : un schilling au plus. Il faut dire que c'est un honneur recherché chez les Cafres d'être messager d'un *chef blanc*, et que la menue pièce d'argent qui paiera le courrier de sa fatigue représente pour celui-ci une splendide garniture de verroteries dont il s'ornera orgueilleusement à la prochaine danse.

Créatures heureuses que celles dont les besoins sont si minimes et que satisfont quelques misérables hochets ! W.

L'œuvre de l'Angleterre à Madagascar. — Le journal le *Progrès de l'Imerina*, publié à Tananarive, examine quelle a été l'œuvre de l'Angleterre à Madagascar et consacre à cet examen l'article suivant qui fera réfléchir les Malgaches et leur fera comprendre qu'ils n'ont rien de bon à attendre de l'Angleterre. *Le Progrès de l'Imerina* a du reste entrepris la démonstration entière de cette vérité en racontant aux habitants de la grande île, notre protégée, comment les Anglais ont traité l'Inde et les horreurs sans excuse qu'ils y ont commises. — Depuis 1862,

Madagascar est complètement ouvert aux Européens. Pendant 25 ans au moins, les Anglais ont eu, plus que personne, toutes facilités pour aider le gouvernement malgache à amener la prospérité dans la grande île ; il ne nous paraît pas que ce but les ait beaucoup préoccupés. A la vérité, le commerce a fait quelques progrès inévitables durant la période en question, mais l'accroissement des transactions repose, exclusivement, sur les importations ; les exportations n'ont presque pas subi de changement. Il s'en suit que, chaque année, la population doit combler la différence qui existe entre le montant de ses achats et celui de ses ventes. C'est de l'argent qui sort de la poche des indigènes pour n'y plus rentrer. Singulier moyen d'enrichir le pays !

Après cette constatation, nous cherchons vainement d'autres faits permettant d'établir les progrès que Madagascar doit à l'inspiration britannique. Il y a bien la culture du thé, mais ce ne sont pas, nous le supposons, les quelques arbustes poussiéreux qu'on peut admirer aux environs de Tananarive qui constituent un résultat sérieux. Cette culture entreprise sur une échelle des plus réduites, ne peut donner une idée de l'avenir réservé à une plantation industrielle.

Donc, en réalité, aucun acte profitable, aucun résultat pratique. A moins qu'on ne considère comme tel l'intervention de M. Willoughby dans la gestion des finances malgaches ! C'est un point qui nous semble très discutable.

Que conclure de là, sinon que les Anglais dirigeants à Madagascar ont une façon toute spéciale de comprendre le progrès ! L'analyse des faits la découvre. Elle consiste, essentiellement, dans des efforts énergiques et continus pour envenimer les difficultés que peut rencontrer le gouvernement du pays, pour en créer lorsqu'il n'en existe pas. C'est ainsi que, dans le cas spécial du désaccord survenu jadis, entre la France et Madagascar, ils parvinrent, grâce à des agissements savamment combinés, à amener une rupture qui procura aux deux nations une guerre de trois années. Que firent-ils ensuite pour relever le royaume des épuisements de la lutte, pour le récompenser d'avoir si docilement suivi leurs conseils pernicieux ? Ils ne trouvèrent rien de mieux, au lendemain de la cessation des hostilités, que de se livrer à de perfides manœuvres dans le but de faire accepter des propositions financières qui eussent à jamais ruiné le pays si elles avaient été mises à exécution. Non contents d'être la cause originelle des malheurs de Madagascar, ils cherchaient à achever leur œuvre sinistre en le mettant dans l'impossibilité de se relever.

Aujourd'hui les mêmes gens tentent de renouveler les mêmes procédés. Les relations entre Madagascar et la France sont excellentes. C'est cette harmonie qu'ils s'efforcent de troubler par leurs moyens ordinaires : l'intrigue, les insinuations malveillantes, les excitations publiques ou secrètes. Ils espèrent ainsi jeter le trouble dans l'esprit du peuple et amener ceux qui ont le soin des destinées de la nation, à rompre une entente qui les gêne dans leurs desseins. Et leurs efforts sont d'autant plus violents qu'ils rencontrent plus de résistance.

Provoquer des désordres dans le royaume, y amener la ruine, voilà comment les gens chers au *Madagascar Times* comprennent le progrès pour la grande île !

(*Renseignements coloniaux*).

AMÉRIQUE.

L'Exposition de 1892 aux Etats-Unis. — Le projet s'agite activement aux États-Unis au sujet d'une Exposition Universelle pour 1892, année du 500e anniversaire de la découverte du Nouveau-Monde par Christophe Colomb.

Le grand point en litige aujourd'hui, c'est le choix de la ville dans laquelle cette Exposition aura lieu.

Philadelphie a déjà eu son Exposition du Centenaire; Boston est beau, mais trop long à agir; Washington est trop petit; Saint-Louis et Chicago sont trop en dehors du courant normal des voyageurs, l'été: Saint-Paul et Minneapolis sont trop au nord; San-Francisco trop à l'ouest; la Nouvelle-Orléans trop au Sud; Cincinnati est trop occupé à emballer ses porcs défunts, et Brocklyn n'est que le dortoir de New-York, — qui conséquemment, a tous les droits à l'honneur projeté. New-York a 215 hôtels, pouvant accommoder de 70,000 à 75,000 personnes, assez de pensions bourgeoises pour en loger et nourrir 100,000 autres, plus 200,000 dans les maisons particulières. Il y a encore quelques centaines d'hôtels et des milliers de pensions à Brooklyn, à Jersey-City, dans l'île Staten, dans le New-Jersey et dans le Connecticut. Enfin, New-York est le port le plus accessible aux voyageurs du Vieux-Monde comme du Nouveau. Il en part de nombreuses lignes de chemins de fer et de paquebots, sans parler des lignes de steamers desservant Boston, Albany, Froy, Bridgeport, New-Haven, New-London, Norwich, Stonington, Portland, Bar Harbor, Bangor, Richmond, Norfolk, Charleston, New-Orléans et Galveston, c'est-à-dire les principales villes de la Nouvelle-Angleterre et du Sud.

Toutes ces lignes pourraient transporter un million de visiteurs pendant l'été de 1892. Dans la ville même, 1,700 trains des chemins de fer élevés au-dessus des rues transportent 350,000 personnes par jour, d'un bout de l'île Mahattan à l'autre; les tramways ont une capacité de transport de plus de 150,000 voyageurs. Mais ce qui milite plus encore en faveur de New-York, c'est le nombre de ses archi-millionnaires et de ses intrépides négociants. L'un d'eux a ouvert la souscription de 50 millions de francs pour les préliminaires de l'Exposition, par l'envoi de 50,000 francs en un chèque à l'adresse du *Sun*, journal de New-York.

Évidemment, la métropole l'emportera dans ce steeple-chase aux honneurs internationaux. L. D.

Les chemins de fer aux États Unis.—Le premier chemin de fer ouvert à l'exploitation aux États-Unis date de 1831.

Vingt-six ans seulement après cette date, en 1857, le réseau américain comprenait déjà 41,900 kilomètres. Dix ans plus tard (fin 1867), il se montait à 62,482 kilomètres. En 1875, les lignes américaines comptaient l'énorme chiffre de 119,352 kilomètres; de sorte qu'en comparant ce chiffre à celui de 1857, on trouve que les voies ferrées aux États-Unis ont triplé en dix-huit ans seulement!

En 1877, nouveau progrès: 128.000 kilomètres exploités; à la fin de 1880, 139,900 kilomètres, à la fin de 1883, 191,356 kilomètres. Les dernières statistiques publiées donnent le chiffre de *242,000 kilomètres* environ, à la fin de l'année 1887.

Pour donner une idée plus complète de l'extension du réseau américain, voici la longueur totale des lignes ferrées ouvertes à l'exploitation, dans ce pays, depuis 1872:

En 1872,	il a été ouvert	11,744	kilomètres	de voies ferrées.
En 1873	—	6,214	—	—
En 1874	—	3,250	—	—
En 1875	—	2,498	—	—
En 1876	—	3,936	—	—
En 1877	—	3,650	—	—
En 1878	—	4,192	—	—

En 1882, il a été ouvert	18.508	kilomètres de voies ferrées.		
En 1883	—	10,784	—	—
En 1884	—	5,700	—	—
En 1885	—	5,772	—	—
En 1886	—	14,000	—	—
En 1887	—	20,800	—	—

On voit que l'année 1887 est celle où le plus de voies ferrées ont été construites. En 1888, on a ouvert à l'exploitation, aux États-Unis, à peu près autant de lignes que l'année précédente.

La fièvre des chemins de fer ne tend donc qu'à s'accroître. L'augmentation se manifeste surtout dans la partie occidentale de l'Union américaine.

Pour comparer les progrès des États-Unis avec ceux des autres puissances, il suffira de dire qu'en quatre ans, du 31 décembre 1873 au 31 décembre 1883, il a été ouvert aux États-Unis 56,327 kilomètres de voies ferrées! tandis que, pendant le même laps de temps, on n'en a ouvert que 53,841 kilomètres dans le reste du monde !

Les États-Unis ayant plus de 242,000 kilomètres de chemins de fer exploités, ont déjà de beaucoup dépassé l'Europe, qui ne possède que 208,000 kilomètres de voies ferrées (31 décembre 1887).

Le monde entier en ayant 545,000 kilomètres, les États-Unis en ont donc à eux seuls les 44 centièmes.

Qui peut dire où s'arrêtera leur gigantesque évolution?

(*Revue française*).

Mexique. — On vient de découvrir dans l'État des Chapias, au Mexique, des routes merveilleusement construites, et des ruines de villes d'une telle étendue, qu'on évalue à plus de trente millions la population de cette nation préhistorique.

ASIE.

Les explorations russes en Asie. — M. Venukoff communique à la Société de géographie de Paris les nouvelles suivantes, d'après des informations qu'il vient de recevoir :

« M. le colonel Pievtzov se trouvait, le 28 mai, à Yarkend, d'où il a dû partir dans la partie nord-ouest du Thibet. A peu près à la même date, M. Groum-Grjimaïlo était attendu à Kachgar, où d'ailleurs on n'était pas sûr de la continuation de son voyage dans la partie orientale du Turkestan chinois, car il n'avait pas de passeport chinois.

« Vers la fin de mai, M. Grombtchevsky se trouvait à Daraout-Kourgan, dans la région du Pamir, prêt à entrer dans le Chougnan. Mais il est possible que cette entrée n'ait pas lieu, car les Afghans se sont de nouveau emparés de Chougnan, du Wakhan et du Badakchan, d'où les Souverains natifs se sont enfuis.

« Le projet des chemins de fer transasiatiques se trouve en ce moment en discussion définitive devant le conseil de l'empire, à Saint-Pétersbourg. Il ne contient que deux lignes : celle du Turkestan russe, entre Samarkand et Tomsk, et celle de Sibérie, entre Zlatooust et Vladivostok. Les deux lignes se croisent à Tomsk. Leur

longueur totale est de 11,400 verstes (12,000 kilomètres), y compris 1,400 verstes déjà construites entre Samarkand et la mer Caspienne. »

Explorations françaises. — M. Joseph Martin, voyageur français, a télégraphié son départ de Pékin pour le Thibet, suivi d'une expédition de sept hommes et de huit mules.

Cette troupe marche à petites journées et suit une route parallèle à la grande muraille, côté sud, à travers les contrées montagneuses encore inexplorées

L'expédition arrivera vers la fin de février ou commencement de mars aux villes de Lang-Tcheou et Sinine, puis elle traversera la province de Koukou-Noor.

— Saint-Pétersbourg, 3 septembre. — Le voyageur français Gabriel Bonvallot, qui a passé à Omsk le 3 août, a l'intention de traverser la Chine et de gagner le Tonkin par terre :

Voici son itinéraire :

De Omsk à Sémipalatinsk, puis à Bakti, puis à Tchugutchak, en Chine, le voyageur passera ensuite successivement à Chicho, à Manas, Urumtsi, Karachar, Korla, le long du Tarim, à Lob-Nor, à Tcharkalyk, à travers le Tchamnen-Tay, par Naïchi-Gob, à Kuku-Saï, Tsamdo, Batang, Yunnan-Fou, et enfin le Tonkin.

La houille en Sibérie. — Les avis de Vladivostock annoncent la découverte de riches couches de houille sur les rives de l'Amour.

Le gouvernement s'intéresse vivement à cette découverte et facilitera dans l'ordre administratif l'exploitation régulière de ces mines.

Le conseil de l'empire aura à statuer encore avant la fin de l'année courante sur la réorganisation judiciaire de la Sibérie et sur le changement de la déportation en Sibérie par la réclusion dans des enceintes fortifiées.

Inde. — En l'an de grâce 1887, 2,618 Hindous ont été dévorés par des bêtes féroces, et 19,740 ont été tués par des serpents. Tels sont les chiffres donnés par une statistique officielle publiée récemment.

Indo-Chine. — La journée d'un Français à Hanoï. — Les Européens établis au Tonkin ont conservé leurs coutumes, leurs habitudes de France, mais en les modifiant quelque peu par suite de la différence de température et des nécessités de la vie coloniale.

L'Européen se lève à six heures et à sept, va à son bureau ou à son magasin ; il en sort à dix et y retourne dans l'après-midi de deux à cinq.

Il déjeune de onze heures à midi, puis fait la sieste pendant une heure, étendu sur une chaise longue, dans un endroit couvert et aéré.

Cinq heures est le moment de la promenade ; le tout Hanoï européen se rencontre sur la route du « Tour du Lac » en voie de devenir un ravissant endroit aux savantes perspectives ménagées au travers de bouquets de hauts bambous et d'arbres des tropiques. Les uns, par hygiène, vont à pied, d'autres cheminent à cheval, en voiture ou en *pousse-pousse*, voiture à bras chinoise, à une roue, que pousse un coolie au pas de course!

Après la promenade vient l'heure de l'apéritif ; on se retrouve au café, dans la rue Paul-Bert, et l'on devise des derniers évènements, on se communique les nouvelles de France.

Puis vient le repas du soir suivi d'une nouvelle promenade dans la ville, ses environs, ou autour du lac, après quoi, s'il n'y a pas quelque réception à la résidence générale ou chez l'un des principaux fonctionnaires, chacun va passer la soirée chez des amis ou au cercle, car il y a un cercle bien installé, en attendant l'heure du coucher.

(*Bulletin de Renseignements coloniaux*, Paris).

Le voyage du « Lao-Kay ». — L'arrivée à *Lao-kay* d'un bateau à vapeur français et son heureux retour à Hanoï, est un évènement de premier ordre qui provoquera certainement une grande émotion non seulement en France, mais aussi en Angleterre. On n'ignore pas que nos concurrents se flattaient jusqu'ici d'arriver avant nous à établir des communications directes avec le Yun-nan par la Birmanie, annexée par la Grande Bretagne pour contre-balancer l'influence que nous donnait en Chine notre installation au Tonkin.

En présence d'un fait aussi considérable nous croyons intéressant de compléter notre dernier article par tous les renseignements que nous avons pu nous procurer sur le voyage du *Lao-kay* :

Le vapeur a quitté Hanoï le 7 juillet, à une heure de l'après-midi, ayant à bord douze tirailleurs tonkinois commandés par un sergent et devant servir d'escorte. M. d'Abbadie avait en outre, accepté fort gracieusement comme compagnons de voyage M. le commandant Grégoire, sous-chef d'état-major et M. le Dr Friocourt, chef du service de santé. Après une navigation facile, le *Lao-kay* arrivait le soir même à Viétri pour repartir le lendemain matin, à cinq heures; le même jour il atteignait Yen-bai. Le 9, départ à huit heures du matin et le soir on stoppe à l'entrée du petit Tach-haï.

Jusqu'ici, pas de difficultés, on ne rencontre que quelques rapides que l'on franchit heureusement.

Puisque nous suivons la chaloupe dans son voyage d'exploration, donnons quelques détails sur le Tack-haï, le plus important des rapides du fleuve Rouge comme longueur et comme vitesse de courant, mais non le plus dangereux.

Le Tack-haï est à mi-chemin entre Yen-bai et Bao-ha. Les grands rapides, comme le Tack-haï, le Tack-moï, etc., sont causés en général, par un banc de sable et de galets d'une assez grande étendue qui forme deux passes aux extrémités de l'îlot. Lorsque l'on remonte le fleuve, la passe située en aval est généralement plus facile à franchir que celle qui se trouve en amont et cela se comprend car le courant est refoulé vigoureusement lorsqu'il rencontre l'obstacle.

Le point critique ne comprend ordinairement que quelques mètres. Les jonques ont besoin, pour cette navigation, d'un pilote expérimenté pour se maintenir en direction et l'opération est d'autant plus difficile qu'à l'aide du gouvernail, on doit contre-balancer l'action des coolies tirant à la cordelle sur une seule rive.

Si les amarres viennent à casser, ce qui n'est pas rare, l'embarcation fait demi-tour et malgré les efforts de l'équipage opère une descente excessivement dangereuse.

D'autres rapides sont formés par des rochers à fleur d'eau, des coudes brusques du fleuve, des arbres arrêtés sur des bas-fonds, des racines en saillie sur les rives.

Les rapides sinueux, comme le Tack-dong sont redoutables principalement aux basses eaux ; il faut éviter, indépendamment des obstacles, des tourbillons qui parfois déroutent les meilleurs pilotes.

Le Tack-haï a une longueur de 2,500 mètres environ, il constitue une courbe allongée: au milieu s'étend une île sablonneuse dont les rives sont couvertes de

galets ; il se termine à environ 300 mètres du poste de Traï-hut (anciennement Lam). Le bras droit, en remontant, est exclusivement praticable aux jonques pendant la saison sèche ; obstrué de rochers, houleux et étroit, les vapeurs ne pourraient pas s'y aventurer. Le long du fleuve on avait construit un chemin de halage aujourd'hui disparu.

Le bras gauche au contraire est large, mais peu profond ; à l'époque des crues c'est la voie ouverte aux vapeurs.

A la pointe inférieure de l'île, cinq rochers émergent et semblent avoir été jetés dans le lit du fleuve ; quatre de ces rochers forment un parallélogramme allongé et indiquent le chenal que l'on doit suivre.

Bornons notre description à ces quelques mots et revenons à notre relation.

Le 10 juillet, à six heures du matin, le *Lao-kay* quitte son mouillage et franchit les trois-quarts du chenal non sans avoir éraflé les rochers dont nous parlons plus haut; mais après le bateau ne gagne plus sur le courant ; on force inutilement la pression ; le poste de Traï-hut prête son concours ; on place des amarres qui se cassent; des renseignements donnés par l'équipage de la jonque de guerre *le Sergent Roy* n'avancent pas les choses ; on se décide à mouiller à dix minutes de Traï-hut.

Le 11, manœuvres diverses imaginées par le pilote ; l'eau est basse, le courant est fort, le navire touche. tous les efforts sont inutiles.

Le 12 et le 13, on attend la crue des eaux.

Le 14, on fait de nouveaux préparatifs en frappant des amarres prêtées par des jonques chinoises.

Le 15, MM. Friocourt et Grégoire, persuadés que le *Lao-kay* n'arrivera jamais au but de son voyage, abandonnent la partie et redescendent à Yen-baï sur la jonque *le Sergent Roy*.

Le 18, une crue se produit pendant la nuit, après une forte pluie.

Le 19, un pilote, recruté sur des jonques chinoises, prend la barre et grâce à la crue et aux amarres placées les jours précédents, on franchit le reste du rapide à vitesse ordinaire et l'on arrive à Traï-hut vers midi.

Le 20, on reprend la marche en avant ; à six heures trente on mouille à deux heures de Bao-ha.

Le 21, départ à cinq heures; on s'arrête deux heures à Bao-ha et l'on arrive à quatre heures trente du soir à Pho-lu.

Le 22, on part à cinq heures ; vers trois heures, le bateau s'échoue, mais continue sa route deux heures après ; on arrive en vue de Lao-kay ; mais on ne peut franchir le Tack-moï.

Le 23. à cinq heures, on tente le passage ; la pression est portée à 93° (le manomètre est gradué à 110°) mais des avaries se produisent et la journée est employée à les réparer.

Le 24. on part à cinq heures trente et après plusieurs manœuvres couronnées de succès, on mouille enfin devant Lao-kay à huit heures trente devant une affluence énorme de population pressée sur la rive.

Notre correspondant de Lao-Kay nous donne les détails suivants sur l'arrivée de la chaloupe :

« On attendait le *Lao-kay* et M. le chef de bataillon Vimard, commandant supérieur de la 1re région, avait tout préparé pour recevoir dignement le premier vapeur qui ait tenté avec succès le voyage.

» Le 22, à six heures du soir, le *Lao-kay* est en vue ; il est salué aussitôt par de nombreux feux de salve tirés de la citadelle alternant avec les coups de canon partis de notre fortin.

» Européens, Annamites et Chinois attendaient impatiemment sur le quai le

vapeur tant désiré. L'affluence sur la rive chinoise est énorme, les forts chinois sont couronnés de spectateurs ; mais tout à coup le navire s'arrête, à la grande déception de tous. Peut-être, ne viendra-t-il pas, disait-on, la fête est manquée.

» Pendant la journée du 23, employée à la réparation de la machine, M. le commandant Vimard et de nombreuses personnes se rendent à bord en paniers.

» Le 24, à sept heures du matin, le *Lao-kay* avance lentement et majestueusement et mouille enfin devant le poste. M. le commandant Vimard monte à bord et descend immédiatement, suivi de M. d'Abbadie et le félicite chaleureusement. M. d'Abbadie remercie, porte un toast à l'armée et invite toutes les personnes présentes à venir dîner à bord.

» Les Chinois sont, paraît-il, très impressionnés par le séjour du *Lao-kay* ; ils se demandent avec anxiété ce qu'il est venu faire ; ils commentent la coïncidence de la présence du vapeur avec le retour de M. Leduc, chancelier du consulat de Montzé, rentrant en France en congé et qui est monté à bord. Le 24, les murs de Song-hong, la ville chinoise, sont placardés de grandes affiches annonçant l'inspection des forts. Quelques jours remettront le calme dans les esprits. »

Le retour s'est fait très rapidement. Le 25 la chaloupe est arrivée à Bao-ha à cinq heures du soir.

Le 26, départ de Bao-ha, à cinq heures du matin, on s'arrête à deux heures de Trai-hut pour réparer une avarie de machine.

Le 27, le Tact-haï est passé sans difficulté et sans diminuer la pression. On couche entre Cam-ké et Phuong-vuc et, le 28 à quatre heures trente du soir, le *Lao-kay*, pavoisé, arrive à Hanoï.

Il résulte de ce premier voyage que la navigabilité du fleuve Rouge est démontrée, mais qu'il ne faut pas se faire actuellement trop d'illusions. Le passage du Tach-haï est difficile ; les rapides qui sont au-dessus sont dangereux.

M. d'Abbadie, que rien ne rebute, construit actuellement dans les chantiers de sa compagnie à Haiphong un bateau monoroue plus long, mais moins large que le *Lao-kay*, calant aussi moins d'eau. Il est destiné à assurer le service des hautes régions et recevra le nom de *Tuyen-quan*.

Si les essais qui vont se continuer donnent des résultats pratiques, nous aurons d'ici peu de temps une véritable flotille répondant aux besoins du commerce d'échange que nous espérons voir s'établir entre le Tonkin et le Yunnan.

Dans un article précédent nous avons parlé des produits qui à un moment donné prendront forcément le chemin du Tonkin ; nous reviendrons prochainement sur cette question.

En terminant, rendons de nouveaux hommages à l'initiative hardie et à la persévérance de M. d'Abbadie. Sans blesser personne, nous pouvons bien dire qu'on ne croyait pas à la réussite de son voyage ; lui seul avait la foi et une foi robuste. Ce ne sont pas des paroles encourageantes qu'il a entendues avant son départ ; mais rien ne l'a rebuté, pas même la force d'inertie d'un équipage persuadé qu'on s'arrêterait en route. Il a fallu toute la ténacité, le calme imperturbable et la vigilance de notre simpathique concitoyen pour mener à bien une telle entreprise.

(*Avenir du Tonkin* du 3 août 1889).

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA MER ROUGE ET L'ABYSSINIE

LES ITALIENS A MASSAOUAH

Conférence faite devant la Société de Géographie de Lille le 10 Mars 1889.

Par M. E. GUILLOT,
Professeur agrégé d'Histoire au Lycée Charlemagne,
Membre d'Honneur et ancien Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Lille,
Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris,
Officier d'Académie.

(*Suite et fin*) (1).

La Population de l'Abyssinie.

La population de l'Abyssinie, dont le chiffre exact nous est inconnu, est évaluée d'une façon fort différente. Denys de Rivoyre nous paraît être beaucoup au-dessus de la vérité quand il l'estime à 14 millions d'habitants, et le chiffre de 4 millions semble beaucoup plus probable.

Malgré leur teint noir, ou la couleur marron foncé qui domine parmi eux, les Ethiopiens ne se rattachent nullement à la race nègre. Leurs yeux bien fendus, leur nez aquilin, tout indique qu'ils appartiennent à la race blanche mais assez profondément modifiée par des éléments étrangers et par l'esclavage. Brave, intelligent et fier, l'Abyssin est avant tout un guerrier : les guerres civiles, qui depuis si longtemps désolent sa patrie, ont puissamment contribué à développer en lui ce courage naturel et cet amour immodéré de la guerre : défiant dans toutes les circonstances il est d'une susceptibilité excessive qui oblige les Euro-

(1) Voir pages 129, 184 et 242, tome XII, 1889.

péens à faire des prodiges de diplomatie pour les convaincre ou gagner leur confiance. Il est cependant certaines idées qui ne paraissent pas devoir de longtemps au moins entrer dans leur cerveau, et c'est en vain que jusqu'à ce jour les explorateurs Européens se sont efforcés de leur faire comprendre ce que nous appelons tunnels et de leur en démontrer l'utilité : les Ethiopiens trouvent beaucoup plus simple de gravir les montagnes que de les percer, habitués qu'ils sont à parcourir un pays aussi tourmenté que le leur.

Le costume est des plus simples : parmi les hommes, les pauvres se contentent d'un pantalon qui descend jusqu'aux genoux ; les riches ont une chemise. Les femmes portent également une chemise très ample, unie ou brodée, dont les manches sont serrées aux poignets. Par dessus flotte la chemma, commune aux deux sexes, c'est un grand morceau d'étoffe rectangulaire, tantôt ornée d'une bande rouge, tantôt chez les princes et les grands personnages, bordée de soie. Dans cette toge, qui rappelle quelque peu la toge Romaine, les Abyssins se drapent avec majesté, souvent même avec grâce. Tous, sauf les princes, vont pieds nus.

Les paysans portent les cheveux courts, mais la coiffure des prêtres et des guerriers offre une complication de tresses dont Raffray nous a retracé tout l'agencement (1). Les femmes ont, autant qu'en Europe, la passion des bijoux : elles se parent de colliers de verroterie, et portent des anneaux ou bracelets aux chevilles, aux poignets et jusque dans les oreilles ; des bagues nombreuses ornent leurs doigts : parfois un cordonnet de soie bleue passé au cou indique leur adhésion au christianisme.

Les hommes sont doués en général d'un appétit énorme qui a souvent effrayé nos explorateurs Européens ; il est juste de dire que s'ils mangent outre mesure lorsqu'ils le peuvent, ils jeûnent avec patience quand la nourriture fait défaut. « J'ai vu, dit Denys de Rivoyre, mes « hommes à cinq ou six faire disparaître une vache entière et en ronger « les os de manière à rendre des points aux chiens les plus affamés ; « puis les mêmes individus rester deux ou trois jours de suite sans se « plaindre avec un peu d'eau et quelques grains de dourah. »

Le témoignage de Raffray et des explorateurs de l'Ethiopie est identique. La cuisine est d'ailleurs simple et ne contenterait guère nos

---

(1) RAFFRAY. Abyssinie, p. 28.

gourmets Européens. Le Brondo, mets national, se compose de viande crue, découpée en lanières pantelantes : cet aliment nuisible engendre le ver solitaire ; mais la nature a placé le remède à côté du mal, et une pâte faite de fleurs de kosso séchées, écrasées et délayées dans de l'eau suffit pour guérir cette terrible maladie. Tous les deux mois l'Ethiopien prend le kosso, mais le remède, qui rend souvent malade, produit rarement une guérison radicale. Le chiro est un mets rougeâtre ressemblant à une purée de haricots rouges. De la chair d'antilope séchée et pilée est mêlée à la farine d'un petit haricot, et le tout est assaisonné d'une quantité énorme de poudre de piment qui fait faire aux Européens les plus horribles grimaces ; dans cette sauce que des palais Ethiopiens peuvent seuls supporter, on trempe des lanières de viande découpées à cet effet. Les Abyssins mangent volontiers du gibier : le lièvre seul est banni de l'alimentation : personne n'oserait violer ce préjugé et c'est adresser à un Ethiopien l'injure la plus sanglante que de l'appeler « mangeur de lièvre ». La Bousa, bière grossière tirée de l'orge, et le taïdje sorte d'hydromel produit par la fermentation de l'écorce d'un arbrisseau avec des rayons de miel baignant dans l'eau. Des essais de plantation de vigne avaient jadis fort bien réussi ; Théodoros fit arracher toutes les vignes du Tigré en alléguant que le vin était et devait rester « une boisson royale ».

La Religion.

Les mœurs des Abyssins, quoique modifiées quelque peu par la religion chrétienne, ont pourtant conservé quelque chose de la barbarie primitive. On peut contracter deux sortes de mariages ; le mariage de la communion, accompagné de cérémonies religieuses, est indissoluble ; mais il existe aussi des mariages temporaires donnant lieu à des trafics fort avantageux pour la famille de la mariée. Ces unions ont cependant un caractère légitime et les enfants qui en sont issus sont traités à l'égal des autres. Une femme jeune et jolie peut ainsi répéter plusieurs fois cette opération commerciale, se vendre jusqu'à ce qu'elle ait cessé de plaire. Elle gagne souvent de la réputation à ce trafic. Cependant la fécondité excessive des femmes Ethiopiennes diminue parfois assez vite la valeur de la marchandise ; alors elle entre dans une de ces associations que, malgré de nombreuses différences, on peut comparer à nos couvents, et elle apporte tardivement au Seigneur l'hommage de ses regrets sans espoir et de ses charmes flétris.

L'Ethiopie forme une sorte d'ilot chrétien au milieu des pays musulmans qui occupent tout le Nord de l'Afrique : toutefois le christianisme de l'Abyssin est mêlé de quelques pratiques juives telles que la circoncision, l'abstinence de certaines viandes et la célébration du Sabbat à côté de l'observation du dimanche. C'est au IVe siècle de notre ère que Frumence vint convertir le pays qui dépendit dès lors du patriarche d'Alexandrie et qui admit pour ce motif l'hérésie d'Eutychès. Les missionnaires Portugais animés d'une foi ardente et sincère, parvinrent un moment à réconcilier l'Ethiopie avec le Pape de Rome, mais bientôt les anciennes croyances reprirent le dessus. Les Abyssins ont une piété naïve et très solide. Un de leurs chefs disait à un explorateur français : « Nos soldats ne pourraient lutter contre les vôtres, mais « nous avons pour nous protéger Mariam (la Vierge) et Medani Allem « (le Sauveur du monde), contre lesquels vous seriez impuissants. Vos « fusils, vos canons ne pourraient triompher de Dieu qui viendrait « avec ses anges combattre avec nous. » L'année Ethiopienne est remplie de fêtes telles que celles de la Croix de Pâques, de l'Assomption ; St-Michel et St-Georges sont particulièrement honorés. Les vêpres et le signe de la croix sont tombés en désuétude : un collier bleu passé au cou est le signe des chrétiens.

Aux croyances se mêlent des superstitions. L'Ethiopien craint le mauvais œil, autant que l'Italien redoute la jettatura . les malades viennent selon eux du mauvais esprit qui s'est introduit dans le corps pour obtenir la guérison, il faut donc l'en chasser. Aussi Raffray a-t-il vu une malheureuse femme qui avait eu une violente hémorrhagie et que l'on s'efforça de guérir en lui faisant avaler plusieurs litres de lait aigre, et en organisant autour d'elle une danse infernale pour chasser le mauvais esprit.

A la tête du clergé abyssin est l'Abouna (le père), véritable chef spirituel, nommé par le patriarche d'Alexandrie : il réside à Gondar et c'est toujours un étranger. Il ordonne les prêtres et peut user de l'excommunication.

L'Etchéquié ou chef temporel vient après lui : c'est toujours un indigène ; il réside également à Gondar. Administrateur des biens immenses du clergé, il habite un quartier qui est regardé comme inviolable : l'excommunication est aussi un de ses moyens d'action.

Le Nébrid est un autre grand dignitaire qui réside à Axoum : il garde les tables de la loi, qui selon la légende, furent jadis apportées par Mélélik, fils de Salomon et de la reine de Saba.

Au-dessous sont les prêtres qui desservent les églises et les moines qui vivent dans les monastères. Les deftéras qui forment la transition entre eux sont de simples lettrés qui transcrivent les prières, vendent des amulettes et des talismans. Le clergé, en général ignorant, jouit d'une influence considérable et possède des biens immenses : il est exempt d'impôts. Tous les prêtres ou fonctionnaires ecclésiastiques, sauf l'abouna, ont le droit de se marier.

Histoire et Gouvernement de l'Abyssinie.

L'histoire de l'Ethiopie se perd dans la nuit des temps : de très bonne heure, cette contrée a possédé une civilisation assez brillante, mais qui. comme la civilisation hindoue, par exemple, s'est brusquement arrêtée et est demeurée stationnaire.

La légende raconte que la reine Makéda s'étant rendue à Jérusalem, attirée par la sagesse et la magnificence de Salomon, eut du roi Juif un fils, le célèbre Menelik Ier, dont les descendants régnèrent jusqu'au Xe siècle après Jésus-Christ. Elle aurait également rapporté de ce voyage la loi de Moïse précieusement conservée en Abyssinie. Vers le IVe siècle. le christianisme commença à se répandre grâce aux prédications de Saint Frumence, mais au Ve l'hérésie d'Eutychès fut acceptée, et la séparation avec Rome devint définitive. Une reine Juive ayant, vers le Xe siècle établi sa dynastie en Ethiopie, les descendants de Salomon se réfugièrent dans le Choa dont Menelik, le souverain actuel passe pour le dernier représentant.

Au XVIe siècle, l'arrivée des Portugais fut l'origine d'une nouvelle révolution religieuse. Christophe de Gama aida les habitants à repousser les musulmans ; l'Abyssinie de nouveau convertie au christianisme par les missionnaires se réconcilia avec Rome, mais se sépara de nouveau et pour toujours pendant le XVIIe siècle. Alors commencèrent les guerres civiles, les luttes féodales interminables des raz ou gouverneurs de provinces contre ceux qui aspiraient à fonder à leur profit l'unité du pays. Au milieu de ces guerres qui ont couvert depuis deux siècles l'Abyssinie de sang et de ruines, apparut un aventurier étrange dont les folies sanguinaires provoquèrent l'intervention de l'Europe, le célèbre Théodoros.

Il n'était pas de famille royale : c'était un soldat de fortune, ambitieux, intelligent, mais orgueilleux et cruel, se croyant destiné à régénérer l'Ethiopie, il exerça sur ses guerriers une sorte de fasci-

nation mystérieuse que ses meurtres et ses folies rendirent plus terrible encore. Gouverneur du Kouara, il triompha dans de sanglantes guerres de ses compétiteurs Oubié et Ali, conquit le Choa, et se fit enfin sacrer à Axoum (1855) roi de l'Ethiopie tout entière. Il avait donné de sérieuses espérances. Une de ses premières paroles avait été : « Je veux qu'avant peu un bœuf de labour soit prisé dans « l'Ethiopie plus haut qu'un cheval de bataille. » Mais il abandonna bientôt ces louables résolutions et se perdit par ses cruautés, multipliant par une sorte de démence les provocations qu'il n'avait pas craint d'adresser à l'Angleterre.

Très irrité, paraît-il, qu'une lettre envoyée par lui à la reine Victoria fut demeurée sans réponse, il fit saisir et enfermer dans l'amba de Magdala le Consul d'Angleterre, Duncan Cameron avec sa suite et plusieurs missionnaires européens. Une ambassade dirigée par l'Arménien Rassam et le Dr Blanc fut dirigée sur l'Ethiopie : elle attendit un an à Massaouah la réponse du négus : admise enfin devant lui, elle reçut la promesse que les captifs seraient mis en liberté.

Mais bientôt, par un brusque revirement, que peut seul expliquer un accès de démence, Théodoros chargea M. Flad, d'une lettre pour la reine d'Angleterre, dans laquelle il soumettait la liberté des prisonniers à l'envoi en Ethiopie d'ouvriers, d'ingénieurs, d'armuriers européens pour organiser ses arsenaux : puis 600 captifs indigènes allèrent rejoindre les 61 européens à Magdala. Un ultimatum fut adressé par l'Angleterre, et, sur le refus du négus d'accorder satisfaction dans les trois mois, la guerre lui fut déclarée, c'était une expédition difficile, coûteuse, inutile dans ses résultats, mais l'Angleterre, à la différence de beaucoup d'autres nations européennes, n'a jamais reculé devant aucun sacrifice quand il s'est agi de punir ceux qui l'insultent ou de venger l'honneur de son drapeau.

Un corps Anglo-Hindou sous le général Napier, débarqua à Zoulla et, après avoir traversé la vaste plaine qui précède les terrasses des montagnes, gravit lentement les degrés du plateau Ethiopien : des éléphants portaient les canons et les affûts. Théodoros à l'approche du danger qu'il avait provoqué, redoublait de défiance et de cruautés sanguinaires : il pillait pour avoir des vivres ; il faisait brûler tous les habitants de l'île Metreha sur le lac Tzana : plus de 3,000 personnes périrent en moins de quatre mois.

Les captifs indigènes internés à Magdala, manquant de tout, excitèrent une sorte d'émeute, réclamant des vivres et de l'eau. Théodoros

hacha les premiers qui arrivèrent jusqu'à lui; puis il fit jeter les autres dans un précipice au fond duquel ils étaient achevés à coup de fusil. Malgré ces terribles exécutions destinées à l'étourdir, le négus était sombre et préoccupé : une légende se répandait au loin, annonçant sa fuite : on répétait que « le démon noir lui avait apparu lui prédisant » sa chute prochaine ; le négus lui ayant demandé un peu de répit le » démon lui dit : « Impossible, ton temps est venu ; tu as bu trop » de sang abyssin, tu périras. Les anglais régneront sur l'Ethiopie » pendant trois ans, et ils y établiront un bon ordre ; après quoi » viendra un négus juste qui les renverra et inaugurera un temps » des plus heureux pour ton peuple » (1).

Les Anglais arrivèrent bientôt. Théodoros abandonné de ses partisans et incapable de combattre délivra les captifs, puis envoya à Napier 1000 vaches et 500 moutons ; il reçut l'ordre de venir se remettre lui-même au général en chef ; bien que n'ayant plus autour de lui que 16 hommes, il refusa, et quand ses ennemis forcèrent la retraite où il s'était réfugié, il se brûla la cervelle. Loin de chercher à rétablir l'ordre et à fonder en Ethiopie un gouvernement solide, les Anglais s'empressèrent de se retirer, emmenant avec eux le fils de Théodoros, qui vécut désormais en Angleterre. Aussi l'anarchie recommença-t-elle à désoler ce malheureux pays. Ménélik dans le Choa, Kassa dans le Tigré, Goubesié dans l'Amhara, se disputèrent le trône.

Kassa, vainqueur de Goubésié, se fit couronner à Axoum (1872) sous le nom de Johannès, tandis que Ménélik, le dernier descendant de Salomon, conservait le Choa. Cette situation dura jusqu'en 1889 ; mais depuis quelques années l'invasion musulmane, sortie du Kordofan, a séparé de l'Égypte proprement dite les provinces équatoriales jadis conquises par Méhémet-Ali et gouvernées en dernier lieu par Emin-Pacha, cet Allemand devenu fonctionnaire turc que Stanley, après des prodiges d'habileté et d'énergie, a retrouvé et délivré en pleine Afrique centrale. La chute de Khartoum et la triste fin du courageux Gordon étaient une menace pour l'Éthiopie : les partisans du Mahdi, les derviches, comme on les appelle, vinrent l'attaquer et Johannès périt en les combattant (1889). Sa mort vient d'ouvrir pour l'Éthiopie une nouvelle période de guerres civiles : quoique Ménélik, déjà roi du Choa, semble, par sa puissance même, destiné à hériter

(1) *Revue des Deux-Monde*, 1er Mars 1868. Article de G. Lejean.

du pouvoir, il rencontre l'hostilité des gouverneurs de province qui s'efforcent de profiter des discordes intestines pour fonder leur indépendance, pendant que l'intervention italienne porte l'anarchie à son comble.

Le gouvernement est donc le régime féodal ; à la tête est le négus, chef à la fois civil et militaire. Son pouvoir absolu, presque despotique, s'exerce sur tous, sans être tempéré par aucune règle ou par aucune constitution précise. Au-dessous de lui viennent les Raz. Militaire à l'origine, ce titre, qui était unique, fut ensuite appliqué aux différents gouverneurs de provinces ; il désigne aujourd'hui les principaux seigneurs féodaux, vassaux du négus qui leur confie le gouvernement d'une portion plus ou moins étendue de son Empire. Au-dessous sont les Meslanis ou sous-gouverneurs, les Bélétas ou conseillers, les Kantibas ou gouverneurs de petits districts. Les titres de noblesse les plus usités sont ceux de djedjatch (sorte de margrave) et dedjatchmatch ou duc.

Quoique n'ayant aucune régularité dans le recrutement, ni dans son organisation générale, l'armée éthiopienne est assez solide : les soldats sont braves et durs à la fatigue. L'état de guerre étant malheureusement depuis plusieurs siècles l'état naturel de l'Abyssinie, le négus se promène militairement avec son armée à travers ses provinces et supplée à l'absence d'intendance par de cruelles réquisitions qui épuisent souvent pour longtemps la contrée qui en est victime.

La Question d'Éthiopie.

L'Afrique subit actuellement deux invasions tout à fait distinctes et dont les résultats doivent être absolument opposés pour sa prospérité à venir : d'une part les Musulmans qui dominent dans le Nord, qui ont débordé dans la vallée supérieure du Nil, ne cachent pas leur espérance de convertir les nègres à l'islamisme et de réaliser, pendant le XIIIe siècle de leur ère qui vient de commencer, les grandes conquêtes que, suivant leur croyance, Mahomet leur a promises pour cette époque de leur histoire; d'autre part les Européens, pour trouver de nouveaux marchés qui leur échappent de plus en plus dans la vieille Europe, dans l'antique Asie et dans la jeune Amérique, s'établissent sur les côtes africaines et pénètrent de gré ou de force dans l'intérieur du continent Noir. Aucune région n'est à l'abri de leurs tentatives : la France et l'Angleterre envahissent le Soudan par les sources du Niger ou par

ses bouches ; dans l'Afrique australe, le Portugal et l'Angleterre rivalisent d'activité ; vers l'Afrique orientale, l'Angleterre et l'Allemagne tentent de s'assurer des routes vers la région des grands-Lacs. En Éthiopie, la même rivalité d'influences diverses se retrouve : il ne dépendait que de la France d'avoir sur le Nil Bleu et près de la mer Rouge un important établissement : notre indifférence coupable va assurer à l'Italie le bénéfice de nos fautes. Et pourtant, là comme ailleurs, la France avait pour elle le droit de premier occupant, en même temps que le libre consentement des souverains.

Si déjà Richelieu, Louis XIV et Bonaparte, au moment de l'expédition d'Égypte, avaient songé à traiter avec les négus et à faire pénétrer dans l'Éthiopie l'influence française, Louis-Philippe, reprenant tous ces projets, avait commencé leur exécution. En 1840, Rochet d'Héricourt signait avec Sahala-Selassié, souverain du Choa, un traité politique et commercial par lequel les Français résidant au Choa devaient être considérés comme les sujets les plus favorisés ; ils pourraient acheter des maisons, des terres, dont l'acquisition serait garantie par le roi de Choa, faire librement le commerce dans tout le royaume, moyennant un droit de 3 °/₀ prélevé une fois pour toutes sur les marchandises françaises.

Depuis la signature de ce traité, tous les Français qui se sont rendus au Choa ou qui ont voulu s'y fixer, ont trouvé, auprès des différents souverains, la protection la plus bienveillante, soit les missionnaires, tels que Mgr Lassère, les PP. Casimir et Joachim, le capitaine Longbois, envoyé du Gouvernement français, M. Henon, officier de cavalerie, l'ingénieur des mines Aubry, des négociants tels que MM. Pierre Labatut et Léon Chefneux, et des explorateurs tels que d'Arnoux et Soleillet.

En 1871, lorsque la France, vaincue par l'Allemagne, dut promettre une indemnité de cinq milliards, le roi du Choa, Ménélik, qui aimait notre pays, et qui avait entendu parler de ses malheurs, avait songé un instant à nous envoyer quelques milliers de thalaris pour contribuer au paiement de la contribution de guerre, il n'osa point quand on lui eut expliqué la somme énorme dont la France s'était reconnue redevable ; mais la bonne volonté du souverain éthiopien n'a rien qui doive nous surprendre.

De 1872 à 1874 la mission d'Arnoux trouva chez le roi du Choa un accueil et une bienveillance dont nos revers n'avaient pu diminuer la cordialité. Non soutenu par le Gouvernement français, qui avait allé-

gué, non sans raison, sa triste situation financière, d'Arnoux était parti avec ses seules ressources avec l'intention de renouveler le traité de 1840 et d'ouvrir avec le Choa une route commerciale dont notre colonie d'Obock serait le point de départ. Après avoir débarqué à Zeila, l'explorateur français pénétra dans la zône montueuse, et, précédé de l'escorte d'honneur que Ménélik avait envoyé à sa rencontre, il atteignit Ankobar.

Pendant les nombreuses entrevues qu'il eut avec le souverain, d'Arnoux put l'observer à loisir et nous a laissé de lui un curieux portrait : « Ménélik est un homme jeune (il avait à peine quarante ans à » cette époque), le front haut, l'œil intelligent, le teint plus clair que la » plupart de ses sujets, portant dans toute sa personne un grand air de » noblesse et de distinction. Doux et généreux de caractère, il est en » même temps un guerrier intrépide et six mois ne s'écoulent pas » sans qu'il ne dirige contre les Gallas quelque glorieuse expédition. » Mais ce qui le distingue surtout, c'est un parfait bon sens qui joint » au plus grand désir de savoir, lui fait saisir en toute chose le côté » pratique et vrai (1). »

D'Arnoux n'eut aucune peine à faire comprendre ses projets à Ménélik et pour les faire accepter : « Vous avez deviné lui disait le roi, mes « plus secrets désirs ; c'est Dieu sans doute qui vous a envoyé pour « moi. Vous avez quitté la France pour venir dans le Choa faire de « grandes choses. Je vous aiderai, et ce que vous m'avez dit, nous le « ferons. Les Français sont mes amis : c'est sur eux que je fonde l'es- « poir de mon règne. Je vous donne toute ma confiance et mon amitié: « mon pays est le vôtre, et vous êtes au milieu d'un peuple qui vous « aimera aussi. »

L'explorateur vécut pendant plusieurs mois auprès de Ménélik dans une intimité toute familière ; il initiait le Souverain aux inventions et coutumes Européennes, Ménélik aurait voulu des instructeurs Français pour former ses soldats : il les eût certainement aussi bien traités que les missionnaires catholiques à qui il fit don d'un magnifique domaine. La sympathie de Ménélik pour d'Arnoux se montra dans toutes les circonstances, et plus tard quand il eut quitté le Choa et regagné non sans mille difficultés la côte, le roi lui écrivait encore : « J'ai appris les « peines que tu as éprouvées pendant ton voyage et la manière dont tu

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 15 décembre 1878, article de Louis Lande.

« as été privé des marchandises qui t'appartiennent personnellement.
« Pour diminuer ces dommages et te témoigner mon amitié, je t'envoie
« 15 dents d'éléphant. Si il t'est possible de venir au Choa, je te rever-
« rai avec le plus grand plaisir. »

La mission d'Arnoux n'eut pas tous les résultats que l'on pouvait en espérer : les Turcs s'étaient émus des protestations d'amitié de Ménélik à l'égard de la France ; le gouvernement Français demeura dans une inaction coupable : d'autre part d'Arnoux, moins heureux dans un second voyage, fut en 1881 assassiné par les Danakils.

Ses projets ne disparurent pas cependant avec lui et Soleillet, à qui des explorations dans le Sahara Algérien et Marocain, ainsi que dans le Sénégal et le Soudan avaient acquis une réputation méritée, s'efforça d'en continuer l'exécution.

Dès 1882 il obtenait de Houmed Loïta sultan de Gobad, la cession à la France du port et de la rade de Sagallo, dont l'expédition Atchinoff a depuis rendu le nom légendaire. et il adressait au gouvernement Français un long et substantiel rapport sur les moyens de développer notre colonie d'Obock et de ses annexes Tadjoura et Sagallo en en faisant le point de départ de la future route commerciale devant aboutir au Choa. Puis, reprenant les idées de d'Arnoux, Soleillet se rendait auprès de Ménélik et pouvait constater non sans fierté que les sentiments d'amitié du souverain Ethiopien à l'égard de la France n'avaient point varié. Dans le compte rendu de ses explorations, publié depuis sa mort par son ancien ami M. Gravier, secrétaire de la Société Normande de Géographie, Soleillet écrivait ces mots significatifs : « Jusqu'à présent
« l'influence Française est restée prépondérante au Choa, où le roi et
« les grands du royaume, pieux continuateurs de la politique de Sahala
« Selassié, ont conservé pour la France un attachement inaltéré. Le
« programme politique du roi Ménélik II est : « Ouvrir ses États à la
« France. »

C'est dans ce sens que Ménélik adressa en 1882, une lettre accompagnée de présents au Président de la République, sollicitant la protection Française, fait d'autant plus important, que l'on savait avec certitude dès cette époque qu'à la mort du Négus Johannés, Ménélik deviendrait le seul Souverain de toute l'Ethiopie. Aussi Soleillet ne cessait-il de pousser à l'envoi d'une mission officielle au Choa, et, pour entretenir les dispositions bienveillantes de son Souverain à notre égard, il engageait les Chambres de commerce Françaises à offrir à Ménélik des échantillons des produits de leurs industries régionales, en

échange desquels le Roi de Choa n'eût point tardé à expédier des spécimens de toutes les productions de son pays. «Ménélik, disait Soleillet, « n'a qu'un désir, qu'un espoir, c'est que la France lui demande des « preuves de sa sincérité. De son côté, s'il est désireux d'établir avec « le gouvernement Français des relations régulières, c'est qu'il espère « à la suite de ces relations obtenir de la France une protection parti- « culière, protection qu'il veut et qu'il peut reconnaître en vous donnant « d'importants avantages. »

Le croirait-on ? Ces avis si clairs, si nettement patriotiques de d'Arnoux et de Soleillet ont été complètement méprisés. D'Arnoux a été assassiné : Soleillet est mort à la peine, et la France n'a rien fait pour s'assurer ce pays qui se donnait à elle, qui sollicitait son amitié et sa protection, tandis qu'une autre nation plus tard venue, et ennemie de notre influence s'apprêtait à profiter de notre indifférence et de nos fautes.

J'ai nommé la jalouse et orgueilleuse Italie. Frustrée de la Tunisie qu'elle avait vue, non sans une colère concentrée, devenir la proie de la France, elle avait juré de trouver quelque part un dédommagement capable de faire oublier cette cruelle déception et de satisfaire ses ambitions coloniales. Établie dans la baie d'Assab depuis 1879, à Massaouah en 1880, elle résolut de triompher à tout prix des résistances de l'Ethiopie qui ne pouvait consentir à lui céder pacifiquement son principal débouché sur la côte. Ses explorateurs, reprenant les idées dont la France commettait l'imprudence de négliger l'exécution, visitaient le Harrar, se rendaient au Choa et parvenaient peu à peu à faire connaître favorablement l'Italie à Ménélik qui avait invoqué et qui aurait préféré l'appui de la France.

Ces efforts n'ont pas été tout d'abord couronnés de succès, et chacun de nous se rappelle quels violents débats la question de politique coloniale suscita à plusieurs reprises dans le parlement italien. Mais l'Italie a persévéré en dépit des revers, des dépenses hors de proportion avec ses ressources, en dépit de la paix européenne peu solide, et, il faut bien le reconnaître, sa constance et son énergie sont à la veille de recevoir leur récompense.

Une ambassade Ethiopienne a été reçue par le roi Humbert : elle a assisté à la récente ouverture du Parlement Italien, et nul doute qu'un traité analogue à celui que nous possédions et dont il nous était si facile d'obtenir l'exécution, n'ait été aujourd'hui signé. Les événements ont fait le reste : Johannès disparu, Ménélik poursuit la soumission

des différentes provinces éthiopiennes qu'il veut réunir à son royaume de Choa ; les Italiens sont à Asmara : ils dominent l'entrée du plateau d'Abyssinie et leurs émissaires circulent librement dans le Tigré. Ménélik, fidèle à son idée première d'appuyer son œuvre sur une nation européenne, et ayant vainement attendu les Français, acceptera sans nul doute la protection des Italiens, qui, plus avisés que nous et plus persévérants, recueilleront des avantages qui auraient dû être nôtres, et triompheront de notre défaite.

C'est à ce triste résultat qu'auront abouti les courageuses tentatives de Rocher d'Héricourt, de Denys de Rivoyre, de Raffray, de d'Arnoux, de Soleillet. Si l'Ethiopie devient Italienne, la France ne pourra regretter du moins de n'avoir pas eu de vaillants champions pour soutenir ses intérêts, et pour lui assurer des droits antérieurs et supérieurs à tous les autres. Mais l'histoire de nos tentatives coloniales semble ainsi faite, la France explore la première : elle s'assure par des explorations, par des traités, des droits inattaquables et que la loyauté la plus élémentaire ne permet même point de discuter : mais elle ne soutient pas, elle n'encourage pas ceux qui cherchent, ceux qui luttent pour elle. Et quand les possessions qu'elle n'a pas occupées, pouvant le faire, deviennent par son insouciance ou son abandon la propriété des autres, elle se borne à constater avec regret que ses territoires auraient pu et dû nous appartenir. Notre histoire coloniale est pleine de ces grands patriotes délaissés, condamnés même par la métropole, et qui ont eu la suprême douleur de voir avant leur mort l'œuvre qu'ils avaient entreprise accomplie par l'étranger au détriment de la France.

E. Guillot.

ÉTUDE ÉCONOMIQUE SUR LA GRANDE-BRETAGNE

Par M. MERCHIER.

Placé comme un poste avancé à l'Ouest de l'Europe, se profile un groupe d'îles que les hasards de la politique ont décoré du nom de Royaume-Uni : l'Irlande proteste bien contre cet accouplement pour lequel on ne l'a pas consultée, et qui n'est pas même un mariage de raison...... ; mais la mode n'est plus à s'attarder pour écouter les doléances de ce genre.

Dans cette union, toute de contrainte, la plus grande place est tenue par la Grande-Bretagne, grande membrure insulaire, qui jadis, faisait partie du continent. Le géologue montre encore à Sangatte, près de Calais, le point précis où se faisait la jonction de l'isthme britannique; la découpure des falaises crayeuses qui ont valu à l'île son nom d'Albion, correspond exactement aux avancées de la falaise française, et nulle terre plus que la plantureuse Flandre ne ressemble aux gras pâturages du Sussex.

Il est impossible de nier la parenté de ces deux terres, que sépare maintenant le détroit.

La grande île présente un aspect bien différent, au point de vue horizontal, selon qu'on la regarde à l'Est ou à l'Ouest.

A l'Est, à partir du cap Duncansby, on y rencontre bien encore au Nord plusieurs découpures marquées comme la baie de Dornoch ou le golfe de Forth; mais bientôt la côte s'abaisse, la régularité des lignes se précise ; plus d'îles au large, à peine la petite île *Holy* fait-elle cortège à l'île principale ; les vases et le sable rendent les contours vagues et incertains, vue de l'estacade de la Tamise, « la terre, si plate et si petite, ne semble qu'une traînée de boue (1), » les caps North et South Foreland s'estompent sans limite précise qui les sépare d'avec l'eau.

---

(1) TAINE. — Notes sur l'Angleterre.

A l'Ouest, complet est le contraste ; les découpures les plus bizarres, les baies profondes comme celles de Cardigam et de Morecambe, des promontoires énormes comme cette longue presqu'île Cantire, qui semble un pont jeté vers l'Irlande ; tout cela donne à ce coin de la Grande-Bretagne je ne sais quel aspect fantastique, formidable.

Ce contraste se retrouve si l'on passe à l'étude du relief.

Toute la partie montagneuse de la Grande-Bretagne se trouve refoulée vers l'Ouest : là s'étagent, en s'élevant vers le Nord, les collines de Cornouailles, auxquelles succèdent déjà de véritables montagnes, celles du pays de Galles, suivies des monts Moreland, des Grampians. La plaine, au contraire, se trouve au Sud et à l'Est, de telle sorte qu'on pourrait comparer la Grande-Bretagne à une pyramide, dont le sommet se trouverait déjeté vers la gauche, et qui irait toujours en s'élevant du Sud au Nord.

Aussi la Grande-Bretagne est-elle partagée en deux régions bien distinctes. La partie Sud orientale est une admirable plaine, « des prairies séparées par des haies, où çà et là se dressent de grands arbres. La campagne n'est que verdure, les yeux en sont rassasiés, assouvis (1). »—La partie occidentale, montagneuse, triste, longtemps regardée comme déshéritée.

L'ingéniosité des Géographes a fait de grands progrès dans le courant du XIXe siècle. Un allemand, Carl Ritter, s'est avisé de partager la terre en deux hémisphères, mais qui ne ressemblent en rien à ceux que nous voyons d'ordinaire sur nos atlas. L'un renferme à peu près toutes les terres émergées ; l'autre ne renferme que la pointe méridionale de l'Amérique du Sud et l'Australie. L'un est l'hémisphère tellurique, l'autre l'hémisphère océanique. Chose curieuse ! dans l'hémisphère tellurique, la Grande-Bretagne occupe précisément le centre : il en est de même, indirectement du moins, pour l'hémisphère océanique, puisque la Nouvelle-Zélande, colonie anglaise, y occupe une position centrale. On connaît la grande loi d'attraction, qui fait tout converger vers les centres. Faut-il en voir une application dans la prospérité maritime et commerciale de l'Angleterre ?

Pourtant, au XIVe siècle, alors que l'Amérique n'était pas encore découverte, et alors que l'Angleterre n'était pas encore centre du monde, la marine et le commerce anglais faisaient bonne figure, s'il

---

(1) Taine. — Notes sur l'Angleterre.

faut en croire ce cri d'enthousiasme poussé par Mathieu de Westminster : « O Angleterre, les vaisseaux de Tharsis, vantés dans l'Ecriture, pouvaient-ils se comparer aux tiens ?...... l'Asie pour la pourpre, l'Afrique pour le baume, l'Espagne pour l'or, l'Allemagne pour l'argent, sont tes humbles servantes. — La Flandre, ta fileuse, t'a tissé de ta laine des habits précieux. La Gascogne te verse ses vins .... Plus heureuse toutefois par ta fécondité, que bénissent les flancs des nations, réchauffés des toisons de tes brebis ! »

Sous les pompeux éloges de ce fils dévoué, on voit qu'au Moyen-Age, l'Angleterre suivait sa vocation naturelle. Elle était avant tout agricole. Toute la vie était descendue dans la plaine. Déjà l'Angleterre était la terre classique du mouton : Ses belles laines étaient exportées en Flandre où l'industrieuse activité des habitants les transformait en draps, que se disputaient tous les peuples de l'Europe. L'Angleterre ne pouvait se passer de la Flandre pas plus que la Flandre ne pouvait se passer de l'Angleterre. On a été chercher bien loin les causes de la guerre de Cent ans : Elles résident dans l'accroissement de l'influence française en Flandre, et dans les obstacles intempestifs qu'elle suscita dans le mouvement des échanges entre Flamands et Anglais.

Pour passagers qu'ils furent, ces embarras amenèrent l'émigration d'un certain nombre d'ouvriers flamands sur le sol anglais ; ils apportèrent avec eux les secrets du métier, et à l'entrée des temps modernes, l'Angleterre s'aperçut qu'elle avait une industrie. A partir de ce moment, elle qui jusqu'alors n'avait jamais eu de système bien arrêté en matière d'économie politique, devint nettement protectionniste. « Par le statut de la VIIIe année d'Elisabeth, quiconque exporte des brebis agneaux ou béliers doit, pour la première fois, avoir tous ses biens confisqués à perpétuité, subir une prison d'un an, et au bout de ce temps, avoir la main gauche coupée. En cas de récidive, il est jugé coupable de félonie, et par suite puni de mort. Par les actes des 13e et 15e années de Charles II, l'exportation des laines fut réputée crime de félonie, et le délinquant sujet aux peines attachées à ce crime (1). » Ce système se précisa encore au XVIIe siècle. Tous les draps français étaient exclus des marchés anglais. Même exclusion pour ce qu'on pourrait déjà appeler l'article de Paris. Les personnes mêmes étaient taxées, 5 sous pour l'entrée, 30 sous pour la sortie.

---

(1) Adam Smith. — Richesse des nations. — Livre IV, chap. 1.

Nos vins ne pouvaient se vendre directement au consommateur anglais, mais seulement à une Compagnie privilégiée, qui les achetait bon marché pour les revendre fort cher. Un contemporain écrit : « Les Anglais prohibent toute marchandise comme il leur plaît, et quand il leur plaît ; au contraire, tout leur est permis en France, et en tout temps...... ; ils ont en notre royaume tous et tels droits que nous, et bien souvent ils y sont plus favorablement traités. (1) »

Bientôt arrive Cromwell et son fameux acte de navigation : Toute marchandise européenne ne peut être importée en Angleterre que sur navire anglais ou sur navire de pays de production.

Les denrées des pays hors d'Europe ne peuvent être importées que par vaisseaux anglais. Ce décret mit les armes à la main de la Hollande, elle fut battue. L'essor était donné ; c'était le véritable point de départ de cette marine britannique, qui compte maintenant 37,130 navires !

Le XVIIIe siècle voit la découverte de la vapeur, et aussi un prodigieux accroissement de l'industrie anglaise ; mais voici qu'il se produit aussi un mouvement démographique des plus curieux. Jusqu'alors la partie occidentale de l'Angleterre avait été délaissée : les flancs des montagnes étaient peu propices à la culture ; mais ne renferment-ils pas la houille et le fer, c'est-à-dire l'aliment de l'industrie ? Aussitôt la plaine se vide, la montagne devient le pôle attractif. Manchester n'existait pas sous notre roi Saint Louis ; elle avait 20,000 habitants à l'époque de la guerre des deux Roses ; elle en compte 84,000 en 1800 ; 293.000 en 1840, 358,000 en 1867 ; Birmingham, qui n'avait que 4,000 habitants en 1700, en compte 335,000 en 1867 ; Liverpool a 5,000 habitants en 1700, 500,000 en 1865 !

La surabondance des produits devait modifier à nouveau le système économique de l'Angleterre. Il lui fallait favoriser la sortie de ses produits manufacturés, elle eut pour cela de vastes colonies. En revanche, elle défendait d'une façon absolue la sortie des matières premières et des machines pour empêcher l'établissement d'industries similaires sur le continent ; elle redoublait de rigueur dans ses prohibitions. Il est interdit d'importer du blé en Angleterre, à moins que l'hectolitre ne vaille 34 fr. 50, ce qui met le pain à 0,83 le kilo. Tous

---

(1) Mont-Chrestien. — Traité d'Economie politique, dédié au roi et à la reine mère. — Rouen, 1615.

les vins, à l'exception de ceux du Portugal, sont frappés d'un droit de 33 livres par tonneau, soit 6 francs par litre ! Les dentelles et soieries sont exclues, et le fraudeur sera puni de mort!

Les guerres de la Révolution et de l'Empire portèrent au plus haut point la prospérité agricole et commerciale de l'Angleterre. Les bras manquaient à l'agriculture sur le continent, et les peuples allaient acheter en Angleterre le blé dont ils avaient besoin : le drap anglais servait à habiller les armées coalisées, et même en 1815, il fut stipulé que le corps d'armée d'occupation serait habillé par les manufactures anglaises, aux frais du gouvernement français. De temps à autre, l'Angleterre sacrifiait un peu de cet or facilement gagné, afin de susciter une nouvelle coalition. Il y eut bien le blocus continental, mais l'Empereur le fit tourner au grand bénéfice des Anglais.

En déclarant la guerre à l'Espagne, il ouvrit par cela même toutes les colonies Espagnoles, c'est-à-dire toute l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud au commerce Britannique. Ces colonies n'avaient eu jusqu'alors de relations commerciales qu'avec la mère-patrie, qui ne leur avait distribué, qu'avec une extrême parcimonie, les produits manufacturés d'Europe. Les Anglais écoulèrent facilement dans ces pays vierges et avides le trop plein de leurs marchandises, et même leurs fonds de magasins !

Malheureusement, les traités de 1815 vinrent arrêter ce bel élan de prospérité. Les peuples retournèrent à la charrue, et le fermier anglais garda son blé pour compte. Le blocus continental avait eu pour résultat de forcer les gens à fabriquer eux-mêmes les produits qu'ils demandaient avant aux Anglais : une industrie avait pris naissance en Europe, surtout en France. L'Anglais connut la concurrence. Les nations étrangères entourèrent d'une barrière de droits protecteurs leur industrie naissante, les marchandises anglaises s'entassèrent dans les magasins. la paix fit ce que n'avait pu faire le blocus continental : l'Angleterre traversa une crise affreuse, et fut à deux doigts de la ruine.

Cette crise fut pour l'Angleterre un chemin de Damas. Elle commença à entrevoir que les peuples ont bien tort de se fermer ainsi réciproquement l'accès de leurs produits. Se sentant bien outillée et organisée, pourquoi ne pas abaisser ces barrières qu'elle avait mis tant de soin à élever ? Pourquoi ne pas convier l'univers à une lutte pacifique sur le terrain de la concurrence ? — C'est là le libre échange qui prit ainsi naissance sur cette terre classique de la protection et dont les

premières formules furent posées par Adam Smith, professeur d'Économie morale à l'Université de Glascow.

Dès 1823, la doctrine nouvelle avait un représentant au ministère : Huskisson. C'est lui qui, en 1823, porta le premier coup à l'édifice protectionniste en donnant accès à toute marchandise, quelle que fût la nationalité du vaisseau. L'acte de navigation avait vécu. Il est vrai que la marine anglaise avait désormais une telle supériorité qu'il était devenu inutile.

Mais la grande bataille se livra à propos de la loi sur les céréales. La lutte, commencée en 1828, ne se termina qu'en 1849. L'apôtre du libre échange avait été Richard Cobden avec des lieutenants comme Fox. Au dernier moment, l'accession au libre échange de Robert Peel en avait décidé le succès final (1). A partir de 1849 le blé entre en franchise. Dès 1853, 133 articles entrent sans payer de droits. L'Angleterre était libre échangiste ; bientôt la France gouvernementale allait suivre le mouvement.

Les résultats du libre échange furent excessivement favorables pour l'Angleterre. Ces résultats sont de deux sortes matériels, et tangibles, moraux mais moins visibles.

Les résultats matériels peuvent être envisagés au triple point de vue de l'industrie, de l'agriculture et du commerce.

L'industrie extractive est des plus florissantes, car la nature s'est montrée libérale pour le sous-sol de l'Angleterre. Le cuivre de Cornouailles lutte sur tous les marchés du continent contre celui du Chili : l'étain du pays de Cornouailles était déjà recherché du temps des Phéniciens ; mais c'est par le fer et par la houille que l'Angleterre est surtout favorisée. Les gisements sont voisins les uns des autres ; les grands pays de production sont le Lancashire et le Chester, dans le pays de Galles les centres de Flint et de Denbingh, la majeure partie des houilles de cette région sont exportées par le grand port de Cardiff. Le Northumberland renferme les mines immenses de Newcastle qui s'avancent de plusieurs kilomètres sous la mer. Newcastle est un port d'exportation qui ne suffit pas à la houille de ces régions dont le surplus s'écoule par les ports de Sunderland et de Hartlepool. On peut se faire une idée de cette production intense en songeant que l'Angleterre a

---

(1) Voir le curieux ouvrage de Mongredien : *Histoire du libre échange en Angleterre.* — Librairie Alcan, 0 fr. 60.

2,760 mines de houille, avec un peuple de 400,000 mineurs. En 1878, la production anglaise de la houille a été 133 millions de tonnes, celle de la France seulement 16 millions de tonnes !

L'industrie manufacturière n'emploie pas moins de 29,000 machines tandis que nous n'en avons que 7,500 en France. Dans cette industrie, nous distinguerons deux grandes classes : celle qui travaille les métaux et produit des machines, ensuite celle qui fabrique les tissus.

L'industrie métallurgique a pour centre principal Birmingham ; on y fabrique 700 millions de plumes métalliques par an, 37 millions d'épingles par jour ! il y aura encore de beaux jours pour les couturières ! On y voit se coudoyer dans une touchante confraternité des églises et des idoles à destination de l'Inde. Newcastle a un aspect plus martial : c'est là que se trouve la fameuse usine Armstrong dont les produits rivalisent avec ceux de la maison Krupp ; Sheffield est le grand centre de quincaillerie et la patrie des couteaux anglais, et Calais se passerait difficilement de Nottingham, car c'est là que se fabriquent ces beaux métiers à tulle qu'on emploie à St-Pierre.

Pour l'industrie textile, il convient de séparer les cotons, les lins, les laines et les soies. C'est le coton qui tient la première place : et pourtant il n'est pas de provenance indigène. Il faut aller le demander à l'Amérique, Liverpool est le grand port d'arrivage et l'on évalue à 400,000 tonnes la quantité du précieux textile qui est envoyé annuellement d'Amérique, alors qu'au commencement du siècle il n'en venait que de l'Inde. Manchester s'appelle familièrement la capitale du bonnet de coton ; c'est qu'indépendamment des nombreuses fabriques de cotonnades que renferme la grande cité, toute une série de satellites, Oldam, Preston, Burry, Rochdale, gravitent autour d'elle. Glascow et Paisley voient plutôt la fabrique de la mousseline et du jaconas. Les toiles de lin récolté en Irlande se fabriquent surtout en Écosse et particulièrement à Dundee. Leeds est la capitale de la laine, comme Manchester est celle du coton, Huddersfield est le centre de la fabrication des draps, Halifax celui des flanelles. Sans pouvoir tenir tête à Lyon, Manchester et Londres tiennent une place honorable pour la fabrication des soies.

Au point de vue de l'agriculture, l'Angleterre est à la tête des nations. Dans son bel ouvrage sur l'Économie rurale, M. Léonce de Lavergne trouve que la France a 18 millions de cultivateurs pour 42 millions d'hectares, soit un peu plus de 2 hectares par cultivateur ; en Angleterre il y a 2 millions de cultivateurs pour 13 millions d'hec-

tares, soit 6 hectares par cultivateur, et cependant le sol y rend beaucoup plus.

C'est qu'en effet la culture y est entendue d'une façon judicieuse. Plus de la moitié du sol anglais est consacré à la prairie, c'est-à-dire à la nourriture des bestiaux. La race de Durham fournit des bœufs de boucherie donnant 1.000 kilogr. de viande nets. Telle génisse primée s'est vendue 180,000 francs ! Sans atteindre des prix aussi fabuleux, le bétail est toujours une source abondante de profits, mais c'est surtout le moyen le plus simple d'entretenir par les fumiers la fécondité de la terre affaiblie constamment par les récoltes qu'on en tire. C'est parce que les Anglais ont plus de gros bétail et autant de moutons que nous sur un territoire bien moindre qu'ils ont proportionnellement plus de blé. Notre hectare donne une moyenne de 14 hectolitres, il en donne 30 et même 40 en Angleterre.

Chez nous, depuis la Révolution, la petite propriété domine ; au contraire, en Angleterre, il n'y a guère plus de 10,000 propriétaires. Ceux qui cultivent sont presque tous des fermiers, disposant d'une grande étendue de terrain. Un paysan français qui a quelques économies achète un lopin de terre et l'épuise. Là-bas, l'homme qui a une aisance n'achète pas de terre, il se fait fermier, et avec l'argent qu'il aurait employé en France à acquérir le fonds, il achète engrais, machines, bestiaux : il fait des avances à la terre.

Si maintenant nous passons à l'étude des échanges, nous voyons que l'Anglais ne laisse pas dormir ses produits entre ses mains. La disposition du pays se prête d'ailleurs merveilleusement aux échanges. On sait que la mer est le meilleur trait d'union entre les peuples. Or, la ville d'Angleterre située le plus à l'intérieur des terres n'est pas à plus de 100 kilomètres de la mer ; de plus, 27,000 kilomètres de chemins de fer sillonnent cette île de 900 kilomètres de longueur ; 8,000 kilomètres de canaux viennent doubler les chemins de fer. Faut-il être surpris dès lors si le chiffre total du commerce est arrivé à 15 milliards 300 millions en 1878, tandis qu'il était seulement de 4 milliards 300 millions en 1840 !

Passons maintenant à l'examen des résultats moraux.

La discussion d'homme à homme qui a opéré le changement de front dans la politique économique de l'Angleterre a contribué, pour sa part, à développer l'initiative et la décision qui caractérisent l'Anglais. Là-bas, personne ne compte sur le gouvernement, mais chacun compte sur soi-même. Des particuliers entreprennent des travaux gigantesques

comme le canal de Liverpool à Manchester ; en France on trouverait difficilement une Compagnie pour lancer un pareil travail, même avec la garantie du Gouvernement. Le droit d'aînesse concentre la propriété dans les mêmes mains, en empêche le morcellement, permet la culture en grand ; il a de plus cet inappréciable avantage qu'il ne permet qu'un sot par famille : c'est affaire aux cadets de se créer une position : ils sont forcément les fils de leurs œuvres : de là ce remarquable esprit d'aventure qui pousse les Anglais à s'expatrier si facilement. « L'Angleterre reste le but du retour, le trésor où tout afflue et reflue (1) » — « Nous ne devons aux enfants que l'éducation. Les filles se marient sans dot, les garçons se tirent d'affaire comme ils peuvent » (1). Ainsi parlait un Anglais à un de nos compatriotes. Après un pareil langage, étonnez-vous de la progression constante de la population chez ce peuple !

L'Angleterre avait 8 millions et demi d'habitants en 1776, elle en a 22 millions aujourd'hui, et encore ne parlons-nous que de l'Angleterre proprement dite.

Il y a de la fortune et du bien-être en Angleterre. Le commerçant et l'industriel gagnent beaucoup d'argent et ils dépensent à proportion. Il faut dire qu'en dehors des objets de première nécessité, tout est très cher. Là-bas « ayez vingt mille livres de rente ou coupez-vous le cou », a dit spirituellement M. Taine. Aussi les salaires sont-ils fort élevés pour les professions libérales : une visite de médecin se paie couramment une guinée ; un professeur au collège d'Oxford a un traitement variant de 25,000 à 75,000 francs ; nous sommes loin des 12,000 francs de nos professeurs de Sorbonne. Le principal du collège d'Eton a un traitement annuel de 152,000 francs !

Il semble que ce soit une loi de nature que la grande richesse ait pour corollaire l'extrême pauvreté. L'Angleterre n'échappe pas à cette règle commune. Le paupérisme, plus que partout ailleurs, y exerce ses ravages. Les pauvres y sont misérables à l'excès. La plupart sont pieds nus, horriblement sales et de plus ridicules. La cause en est qu'ils ont de vieux habits de gentlemen, d'anciennes robes élégantes, et souvent moins que cela encore. « Un homme entre la tête la première, par un trou quelconque, dans un réseau de guenilles ; il cherche une issue pour ses quatre membres, et le voilà accommodé. Il ne reste parfois de tout un pantalon qu'une boutonnière, on s'en revêt philosophiquement.

---

(1) Taine. Notes sur l'Angleterre.

Tout mortel accoutré de la sorte croirait déroger s'il se coiffait d'une toque ou d'un bonnet. Ils sont tous couronnés d'un peu de chapeau (1). »

En résumé, en Angleterre, l'homme produit et dépense deux fois plus que chez nous.

Mais l'Angleterre est isolée. Cet isolement fait sa force, car, de même que les gens trop riches, elle aime une bonne serrure. Aussi ne peut-elle se résoudre à laisser s'établir le tunnel sous-marin qui la mettrait en relations directes avec le continent ; le fossé de la Manche fait bien mieux son affaire.

Cet isolement fait aussi sa faiblesse. Avec sa population trop dense, l'Angleterre ne peut se suffire à elle-même. Elle achète pour 2 milliards et demi de vivres par an ! Elle a besoin de tout le monde, même de la Sibérie qui lui envoie du beurre salé ! Que deviendrait-elle si tous ses fournisseurs se mettaient en grève.

Peut-être qu'alors l'Angleterre périrait : mais quand on songe aux grandes choses qu'elle a faites, à cette énorme puissance morale qui, avec 60,000 hommes, lui permet de tenir en respect les 250 millions d'habitants des Indes, il faut avouer que cela serait pour le plus grand dam de la civilisation !

---

(1) Francis Wey. Les Anglais chez eux.

COURS ET CONFÉRENCES DE ROUBAIX

CUBA ET PUERTO-RICO

Conférence faite à Roubaix le 15 février 1889

Par M. H. CASTONNET DES FOSSES.

Jusqu'au moment de la Révolution, l'Espagne était la première puissance coloniale. Les possessions de la Cour de Madrid étaient si vastes, que l'on disait que le soleil ne s'y couchait jamais. Au commencement de notre siècle, les populations des vice-royautés de l'Amérique se sont émancipées et ont formé différentes républiques, plus ou moins livrées à la guerre civile, à part le Chili. Mais si l'Espagne a perdu le Nouveau-Monde, elle a conservé de riches débris de son ancien empire d'outre-mer. Elle posséde en Amérique deux des grandes Antilles, Cuba et Puerto-Rico, et en Océanie, les îles Philippines. Si ces dernières îles sont encore vierges et offrent un vaste débouché à l'activité humaine, les Antilles espagnoles nous donnent le spectacle d'une prospérité incroyable, et peuvent être pour nous l'objet d'une étude aussi intéressante qu'instructive.

Cuba est la possession espagnole de beaucoup la plus importante. Son sol fertile, sa prospérité croissante, sa situation, l'étendue de ses relations commerciales avec toutes les nations de l'Europe et de l'Amérique, en ont fait une colonie des plus florissantes ; et c'est avec raison que les nombreux admirateurs de cette terre fortunée, l'appellent *La Reine des Antilles* ; aussi ne faut-il pas s'étonner si la Cour de Madrid attache tant d'importance à cette île, qui, pour elle, constitue un véritable grenier d'abondance, une mine qu'elle exploite avec une rapacité qui n'a rien de Castillan, et si les Etats-Unis, fidèles à la doctrine de Monroë, jettent de temps en temps un regard de convoitise sur la *Grande Antille*, qu'ils espèrent faire entrer tôt ou tard dans l'Union américaine. Ces quelques mots suffisent pour comprendre toute l'importance de Cuba.

Nous connaissons tous l'histoire des Antilles, de cet admirable collier de perles. Nous savons que toutes les puissances maritimes de l'Europe, l'Espagne, la France, l'Angleterre, la Hollande, le Danemarck, la Suède, la Prusse même, ont paru dans cet archipel, y ont fondé des établissements, et suivre la marche de ces différents états dans cette partie de l'Amérique, c'est connaître, étudier la colonisation européenne, variant pour ainsi dire dans chaque île, présentant des alternatives de succès et de revers. Aussi ne faut-il pas s'étonner si aux Antilles tant d'intérêts contraires se trouvent en présence les uns des autres.

Cuba est la plus grande des Antilles. Sa longueur de l'est à l'ouest est de 1,300 kilomètres ; sa largeur varie entre 40 et 160 ; et sa superficie, en y comprenant quelques petites îles, ses dépendances, est de 119,000 k. c., c'est-à-dire un peu plus du cinquième de la France. Sa situation est merveilleuse ; elle est à 200 kilomètres du Mexique, à 230 de la Floride, à 160 des îles Bahama, à 90 d'Haïti, à 150 de la Jamaïque. Elle est l'une des premières terres que l'on trouve en venant d'Europe. Cet aperçu nous montre que Cuba est placé de manière à communiquer facilement, aussi bien avec l'ancien monde qu'avec le nouveau, et, grâce à sa position, cette terre est faite pour devenir une grande place de commerce et un entrepôt de premier ordre.

La configuration de Cuba mérite que nous en disions un mot. La plus grande partie de l'île est légèrement ondulée, et ne s'élève pas en moyenne à plus de cent mètres de hauteur. Néanmoins, les régions de l'est et du midi sont fort montueuses. La côte méridionale est parcourue dans tout son développement par une chaîne, connue sous le nom de *Sierra del Cobre*, dont plusieurs pics ont 1,500 et 2,000 mètres d'altitude. Au pied de ces montagnes s'étendent de vastes prairies, de belles plaines, de grandes savanes et aussi des marécages, causes de fièvres redoutées avec raison par les Européens. L'île est arrosée par un grand nombre de rivières, la plupart peu importantes. Une seule est navigable, et encore seulement pour les bâtiments d'un faible tonnage, et sur un tiers de sa longueur. C'est le *Canto*, qui se jette dans la baie de Buena esperanza, après un cours de 200 kilomètres. Les côtes de l'île sont d'un abord assez difficile. Elles sont généralement précédées de rochers et de bas-fonds, qui s'étendent jusqu'à 3 à 4 kilomètres dans la mer. Les rivages sont assez découpés, et présentent un assez grand nombre de ports et de baies, dont le mouillage ne laisse rien à désirer.

Malheureusement les barrages que nous venons de signaler en rendent l'accès dangereux. En outre, ils présentent un inconvénient des plus graves ; ils facilitent des inondations constantes, d'autant plus que la côte est basse, si bien que le sol est presque toujours détrempé sur une largeur de plusieurs kilomètres. Aussi les rivages sont-ils fiévreux, et l'étranger qui débarque à Cuba pour la première fois fait bien de prendre sans tarder la route de l'intérieur.

Il n'en faudrait pas néanmoins conclure que le climat soit malsain : ce serait une erreur. A Cuba, nous trouvons le climat des Antilles, et si dans les parties basses de l'île, la température est élevée, elle se maintient en moyenne entre 20° et 30°. A la Havane, la moyenne est de 25°. La saison tempérée comprend les mois de mars, avril et mai ; la saison froide va de novembre en février ; et enfin l'hivernage, c'est-à-dire la saison, à la fois, la plus chaude et pluvieuse, dure pendant les mois de juin, juillet, août. C'est l'époque de l'année la plus pénible pour les Européens. Les ouragans y sont fréquents, et parfois leur passage est la cause de nombreuses ruines.

Au point de vue de la fertilité, Cuba ne laisse rien à désirer. Son sol est en quelque sorte merveilleux, et produit, pour ainsi dire, de lui-même le sucre, le tabac, le café, le cacao, le coton, l'indigo, le riz, le maïs, etc. L'on y trouve tous les fruits et tous les légumes des tropiques. Les forêts recouvrent une grande partie du pays, et jusqu'à présent, on n'en a tiré qu'un médiocre parti. Cependant les plus riches essences y abondent, telles que l'acajou, l'ébène, le cèdre, et d'autres bois d'une grande valeur. On y élève un grand nombre de bestiaux et de porcs, ainsi qu'une quantité considérable d'abeilles. Les montagnes recèlent des mines d'or, de cuivre, de fer, dont l'exploitation est encore fort peu active. Il y a aussi des carrières de marbre, d'ardoises, des sources minérales, des marais salants, et, depuis quelques années, l'on y a découvert des gisements carbonifères.

Ainsi qu'on peut le voir, la nature a richement doté Cuba, et lui a, en quelque sorte, prodigué ses dons. Néanmoins, cette terre fortunée, dont l'Espagne avait pris possession en découvrant le Nouveau-Monde, est demeurée longtemps oubliée, et ce n'est guère qu'au commencement de ce siècle que Cuba est devenue réellement une colonie dans toute l'acception du mot.

Après avoir reconnu, le 12 octobre 1492, la petite île de Guanahani, l'une des Lucayes, Christophe Colomb avait continué sa route, et découvert le 27 du même mois la grande île de Cuba, qu'il nomma

Juana, en l'honneur de la fille des *Rois Catholiques*. Après avoir consacré plusieurs semaines à explorer les rivages de cette terre, il se dirigea du côté d'Haïti. Ce fut seulement en 1511 que les Espagnols occupèrent Cuba. Le fils de Christophe Colomb, don Diégo, envoya une expédition de 300 hommes y fonder un établissement.

Cuba n'était pas une terre déserte. Ses habitants ressemblaient au physique et au moral à ceux d'Haïti. Leur peau était de couleur cuivrée, leurs cheveux d'un noir jais et plats, et leur barbe peu fournie. Ils ne portaient aucun vêtement, et les femmes se couvraient de la ceinture aux genoux avec un tissu grossier de coton ou de feuilles de bananier. Leurs habitations consistaient en des cases en bois, entourées de jardins, où ils cultivaient le maïs, l'igname, le manioc, des racines, des pois et des légumes. Leurs aliments se composaient de racines, de fruits, de poissons, d'agoutis et d'oiseaux, qu'ils apprivoisaient ou élevaient autour de leurs demeures. Leur vie se passait dans l'indolence, et leurs occupations consistaient à aller à la chasse et à la pêche. Leurs besoins se réduisaient à peu de chose. Leurs meubles étaient grossièrement travaillés : des troncs d'arbre leur servaient de chaises et de tables ; leurs lits étaient des hamacs en coton, et leurs ustensiles des calebasses ou des cocos. Pour creuser leurs barques, ils se servaient de pierres coupantes, et leurs armes consistaient en lances d'un bois dur, et en flèches terminées par une arête de poisson. Un de leurs usages frappa tout d'abord d'étonnement les Espagnols : ils s'éclairaient la nuit avec des *cocuyos*, gros scarabées phosphorescents, qu'ils plaçaient dans une calebasse percée de trous. Aujourd'hui, l'on se sert encore de cet éclairage naturel : l'on prétend même que les jeunes filles y tiennent beaucoup, et, grâce à la lumière discrète du *cocuyo*, elles peuvent lire secrètement les missives d'amour, et y répondre, et tromper ainsi la surveillance de leurs duègnes.

Les indigènes de Cuba se faisaient remarquer par une douceur extrême. Ils avaient une organisation politique des plus rudimentaires. Ils étaient divisés en vingt-neuf petits états gouvernés par des chefs qui portaient le nom de caciques et dont l'autorité était absolue. Ils croyaient à l'existence d'un seul Dieu, à l'immortalité de l'âme, aux récompenses et aux châtiments après la mort. Eu égard à la grandeur de l'île, ils étaient peu nombreux et les auteurs qui ont estimé au plus haut leur population, nous disent qu'il y avait tout au plus 300,000 habitants. Ce

chiffre nous semble exagéré et en adoptant celui de cent cinquante mille, nous croyons être plus près de la vérité.

Les Espagnols se partagèrent les terres ainsi que les Indiens qui n'opposèrent qu'une résistance insignifiante. L'île prit le nom de Santiago en l'honneur de St-Jacques, patron de l'Espagne, pour reprendre plus tard celui de Cuba, que lui donnaient les indigènes et que depuis elle a gardé.

La colonisation marcha fort lentement ; au bout de quelques années, la population indigène, décimée par les mauvais traitements auxquels elle était en butte et par les maladies que lui avaient apportées les Européens, avait en quelque sorte disparu, et à Cuba, comme dans les autres colonies espagnoles, cette extermination des naturels est uniquement l'œuvre des aventuriers venus de l'Espagne ; c'est en vain que les gouverneurs envoyés par la Cour de Madrid et le clergé catholique s'efforçaient de lutter contre les cruautés commises. En 1535, l'on ne comptait plus dans toute l'île que cinq ou six mille Indiens. Dès cette époque, l'on avait commencé à y introduire des nègres. Quelques villes avaient été fondées, entre autres celle de la Havane, en 1519 ; néanmoins Cuba restait sans importance. Les Espagnols portaient toute leur activité du côté du Mexique et du Pérou, c'est tout au plus s'ils considéraient les Antilles comme des points de relâche. Les rares colons qui habitaient Cuba élevaient du bétail. Ce ne fut qu'en 1550 que commença la culture des céréales, en 1580 celle du tabac, et quelques années plus tard, s'établissait la première sucrerie. En 1700, la colonie ne comptait que douze villes ou bourgs ; c'est seulement à partir de cette époque que les deux principaux centres, la Havane et Santiago, furent fortifiés et mis en état de résister aux attaques des flibustiers, qui à cette époque infestaient la plupart des possessions européennes. En 1788, à la veille de la Révolution, la situation était loin d'être prospère. L'île était déserte en grande partie et la population ne s'élevait qu'à 120,000 habitants. La culture était fort réduite, la production du sucre insignifiante, le commerce à peu près nul; à l'intérieur, les routes et les chemins n'existaient pas à vrai dire ; chaque année, la Cour de Madrid était obligée d'envoyer à Cuba de 1,600,000 à 1,800,000 piastres pour subvenir aux dépenses locales. Pour les Espagnols habitués aux richesses du Mexique et du Pérou, Cuba était une possession dispendieuse et il ne serait jamais venu à l'idée d'un Castillan d'aborder à cette terre pour y faire fortune.

En 1791, arrive le cataclysme de Saint-Domingue. La riche colonie

française, *la reine des Antilles*, sombre dans l'ouragan révolutionnaire. Plusieurs milliers de planteurs français, échappés au massacre, se réfugient à Cuba et amènent avec eux les débris de leur opulence, quelques esclaves, et en même temps leur savoir, leur expérience et leur activité. Grâce à eux, la culture de la canne à sucre se développe, celle du café et du coton est introduite. Cuba met le pied sur le char de la fortune et, à partir de ce moment, un nouvel horizon s'ouvre pour cette terre en quelque sorte délaissée. Sa richesse augmente chaque jour, la colonisation marche à pas de géant et le développement tient en quelque sorte du merveilleux. Aussi, si nous considérons la situation actuelle de Cuba, nous pouvons être fiers de ses progrès dus, en grande partie, aux Français de Saint-Domingue et nous sommes heureux de constater que ceux de nos compatriotes qui se sont réfugiés à Cuba ont acquitté leur dette, et ont largement payé l'hospitalité que leur ont donnée les Espagnols en leur apportant la richesse ou tout au moins la prospérité.

Il serait intéressant de faire l'historique de Cuba depuis les origines de son développement jusqu'à nos jours. Mais ceci nous entraînerait trop loin, et quelques chiffres vaudront bien mieux que du rétrospectif. Cuba a actuellement une population qui dépasse 1,500,000 habitants. Son commerce, quoique bien déchu depuis une vingtaine d'années, s'élève encore, tant pour les importations que pour les exportations, à cinq cents millions. La navigation de l'île avec l'étranger est représentée par 750,000 tonnes. Le réseau des chemins de fer représente un développement de plus de 1,500 kilomètres. L'on trouve de belles routes, de grandes villes, et la plus importante, la Havane, est une cité de 250,000 habitants dont la richesse et l'opulence sont proverbiales dans le monde entier, en Europe aussi bien qu'en Amérique.

La population de Cuba, ses origines, ses démarcations, pourraient faire l'objet d'une étude fort intéressante, mais ce serait nous écarter du cadre que nous nous sommes imposé. Ainsi que dans toutes les Antilles, l'on trouve, à Cuba, des blancs, des mulâtres et des nègres. La population blanche est de beaucoup la plus nombreuse ; elle compte un million d'individus, qui, à part quelques milliers venus pour la plupart de la péninsule pour y exercer des fonctions publiques, sont nés dans la colonie et forment ce qu'on appelle les créoles. Ils descendent des Français de Saint-Domingue, de Galiciens, de Basques, de Catalans, de Canariotes. Les meilleurs colons de Cuba sont, sans contredit,

ceux d'origine galicienne et canariote. Au temps où l'émigration européenne se portait à Cuba, l'on voyait les Galiciens et les Canariotes arriver par centaines, amenant avec eux leurs femmes et leurs enfants, n'ayant que de modiques ressources, ou tout au plus un petit pécule, mais doués d'une grande énergie et possédant à un haut degré le goût du travail. En débarquant, ces immigrants, habitués les uns à la vie dure et pénible que l'on mène dans ces montagnes de la Galicie et les autres acclimatés d'avance avec les Antilles qui ont comme température quelque analogie avec les Canaries, s'adonnaient à la culture, et c'est ainsi que s'est peu à peu formée une population rappelant les *petits blancs* des anciens colons et, à Cuba, ils sont désignés sous le nom de *guarijos* ou de *blancos de la tierra*. Aujourd'hui, ils constituent un groupe important. Ils habitent principalement les bourgs de l'intérieur, cultivent de petites fermes dont ils sont la plupart du temps propriétaires et récoltent des vivres, du café, du tabac. L'existence qu'ils mènent est fort simple et leurs mœurs morales. Chez eux l'esprit de famille existe comme par le passé. Ce sont des paysans dans toute l'acception du mot, et ils n'ont pas peu contribué à développer la richesse de Cuba. Les Basques et les Catalans s'adonnent principalement à la banque, au commerce et notons que tout le commerce de détail, dans les villes, principalement l'épicerie, est aux mains de ces derniers, et naguère il était d'usage de se servir du mot de Catalan pour désigner un épicier. Depuis quelques années, les étrangers commencent à devenir nombreux, et nous trouvons là, comme partout ailleurs, les Américains, les Anglais et, depuis quelque temps, les Allemands, tous s'agitant, spéculant et montrant une activité, un désir du gain incroyables. Quant aux Français, ils n'existent, comme commerçants, qu'à l'état d'exception, et ceux qui sont fixés dans le pays exercent des professions fort dédaignées des autres Européens, telles que celles de coiffeurs ou de modistes.

Le préjugé de couleur existe à Cuba, comme dans toute l'Amérique, quoiqu'il soit moindre que dans les États-Unis. Aussi, les blancs se considèrent-ils comme supérieurs aux mulâtres et aux nègres, et cependant la population blanche n'est pas pure de tout mélange, tant s'en faut, avec l'élément africain. Nombre de personnes dont les traits dénotent une alliance de leurs ancêtres avec la race africaine figurent parmi les blancs, et ces faux blancs sont peut-être plus entichés du préjugé de caste que les autres. Il est néanmoins facile de reconnaître, de constater leur origine, mais ils ont eu le talent, l'habileté de se faire passer

pour blancs, d'être acceptés comme tels et grâce à l'usage qui a ratifié leur usurpation, ils appartiennent à la classe dominante.

Les mulâtres, connus généralement sous le nom de gens de couleur, et les nègres constituent un groupe de cinq cent mille individus, le tiers de la population, mais ce chiffre est au-dessous de la vérité. Dans les montagnes où les Européens n'ont jamais pénétré vivent des milliers de noirs, anciens esclaves marrons qui ont retourné à l'état sauvage et ont en quelque sorte cessé toute relation avec le monde civilisé. A l'heure actuelle, l'esclavage a cessé de souiller Cuba et la servitude a disparu. Néanmoins le mulâtre et le nègre sont placés dans un état d'infériorité vis-à-vis du blanc dont d'ailleurs ils acceptent et reconnaissent la supériorité.

L'on ne trouve pas chez eux cette animosité dont sont animés les anciens esclaves à la Martinique et à la Guadeloupe. La population noire de Cuba est assez docile et il faut en grande partie en attribuer la cause à son origine.

Les nègres cubains ne descendent pas des nègres enlevés à la côte d'Afrique, mais de nègres esclaves en Espagne, et transportés en Amérique dans le courant du XVI[e] siècle.

Les mulâtres vivent généralement dans les villes où ils sont ouvriers, parfois petits marchands, et ceux que l'on rencontre dans les campagnes sont employés en qualité de contre-maîtres sur les habitations. Quant aux nègres purs, des travailleurs pour la plupart à la culture, et ceux qui sont dans les villes exercent les professions les plus rudimentaires, telles que celles de manœuvres ou de portefaix. Du reste, il devient de plus en plus difficile de distinguer les gens de couleur d'avec les nègres purs. Depuis quelques années, des alliances ont lieu à chaque instant entre les deux races : si bien que dans un siècle d'ici, l'on pourra ne plus trouver à Cuba que des blancs, vrais ou faux ou des gens de couleur, et que le véritable nègre, l'Africain dans toute l'acception du mot, deviendra en quelque sorte un phénomène ; telle est l'opinion de certains anthropologistes et nous sommes disposés à l'adopter en voyant ce qui se passe à Cuba.

Il existe encore dans l'île une autre race dont il est indispensable que nous disions quelques mots. Il y a une vingtaine d'années, au moment de l'abolition de l'esclavage, l'on craignait de manquer de travailleurs et l'on résolut d'avoir recours à l'émigration chinoise. De nombreux Chinois furent introduits à Cuba, et à un moment donné l'on en comptait jusqu'à 200,000. Aujourd'hui, ce nombre a considérablement

diminué; beaucoup de sujets du Céleste-Empire ont été rapatriés et ceux qui sont restés constituent à peine une population de 50,000 âmes. L'on a renoncé à demander des bras à la Chine, du moment que l'on a reconnu que les craintes conçues tout d'abord au moment de l'émancipation des noirs étaient mal fondées. Une partie du sol est cultivée par les *guarijos* et la plupart des anciens esclaves sont restés sur les plantations, où ils reçoivent un salaire suffisamment rémunérateur. Les Chinois étaient principalement employés dans les sucreries et à l'heure actuelle, la crise sucrière qui sévit à Cuba comme dans les autres colonies européennes a pour résultat de diminuer l'effectif du personnel qui était employé à la culture de la canne. Cuba peut se passer des Chinois et possède ainsi un sérieux avantage. N'oublions pas que le Chinois ne vient jamais se fixer chez les Européens sans esprit de retour, et qu'il n'attend que le moment où il aura amassé un pécule pour retourner chez lui. De plus, il reste toujours étranger au pays où il réside et il ne cherche qu'à exploiter les habitants : aussi l'émigration chinoise présente-t-elle de sérieux dangers, et si parfois elle est indispensable, il faut la remarquer comme un mal nécessaire, et du moment que l'on peut s'en passer, cesser d'y faire appel. Cuba peut s'en passer et nous ne saurions trop féliciter cette colonie de posséder cette supériorité sur les autres Antilles.

Les quelques notions générales que nous avons données sur Cuba, quoique bien incomplètes, ont été néanmoins suffisantes pour nous montrer que cette terre était avant tout un pays agricole. Son sol fertile constitue la principale source de ses richesses. Malheureusement cette colonie si bien dotée par la nature ne produit pas tout ce qu'elle pourrait produire, et la cause, il faut l'attribuer à l'imperfection des instruments aratoires qui sont rudimentaires et à l'incurie des agriculteurs.

Au début de la colonisation, les colons ne s'occupaient guère que d'élever des bestiaux. L'élève du bétail est toujours très importante, par suite de l'étendue des pâturages, et cependant nous avons le regret de dire que cette industrie n'est pas ce qu'elle devrait être. L'incurie, la négligence des éleveurs dépassent tout ce qu'on peut imaginer ; ils ne se donnent aucune peine pour améliorer les races ou même les conserver. L'on connaît à Cuba deux espèces de pâturages, le *hato* et le *potrero*. Le *hato* est un pâturage souvent fort étendu, et la plupart du temps, situé dans une vallée. Ses limites sont vagues, souvent fort incertaines, et là le bétail est livré à lui-même. Aucune attention n'y

est donnée, aucun soin n'y est apporté, et toutes sortes de bestiaux, bœufs, vaches, chevaux et porcs vivent pêle-mêle. Le propriétaire du *hato*, qui s'occupe toujours d'une autre culture, n'attache qu'une médiocre importance à ses troupeaux qui, pour lui, ne constituent qu'un accessoire.

Le *potrero*, au contraire du *hato*, est un enclos enfermé par des murs de pierres ou des haies ; il nourrit relativement plus de bestiaux, ses terres sont plus abondantes en herbes ou en plantes profitables aux animaux. Le propriétaire du *potrero* ne cultive pas, il s'occupe exclusivement de son bétail et c'est, à vrai dire, le véritable éleveur. Le nombre de bestiaux est considérable à Cuba, et nous ne croyons pas nous écarter beaucoup de la vérité, en disant que l'espèce bovine y est représentée par 1,500,000 têtes, et l'on compte près de 400,000 chevaux, 1,200,000 porcs et 150,000 moutons et chèvres.

Ces chiffres sont éloquents, et tout d'abord il semblerait qu'il existe là pour Cuba une industrie des plus productives. Cependant il n'en est rien. Les animaux sont mal soignés. Les bœufs, remarquables par leur maigreur, manquent de taille, et la viande qu'ils fournissent est de fort mauvaise qualité. Quant aux chevaux, ils sont petits et pour les formes, ils n'ont pas hérité de leur origine andalouse. La laine des moutons est inférieure et les peaux des chèvres ne servent guère qu'à fabriquer des outres dont se servent les habitants pour conserver les boissons. Les éleveurs ne songent nullement à améliorer la situation. Pendant l'été, leurs animaux souffrent horriblement de la soif, et souvent ils en perdent une grande quantité. Cependant grâce aux rivières et aux ruisseaux qui sillonnent l'île dans tous les sens, il serait facile d'établir des irrigations au moyen de travaux fort simples, et cependant personne n'en prend l'initiative. Les épizooties causent également de grands ravages ; avec des précautions on pourrait les combattre ou tout au moins en atténuer les effets, mais ce serait trop demander aux éleveurs; aussi qu'en arrive-t-il ? Cuba n'exporte pas son bétail et cette île qui pourrait en quelque sorte s'emparer des approvisionnements de la marine, se prive ainsi d'une ressource considérable. Son bétail n'est pas recherché et sert uniquement à la consommation locale. Pour le moment, il n'y a pas à compter sur l'élevage pour rendre à l'île son ancienne prospérité.

C'est la culture qui constitue la richesse de Cuba, et cependant que de progrès il reste à accomplir. La charrue est imparfaite ; la houe connue sous le nom de *guataco*, dont on se sert, donne un travail

inégal. L'usage des engrais et des fumiers est presque inconnu, et la science de la culture n'existe pas pour ainsi dire. Cependant le sol est tellement fertile que malgré cette infériorité, les productions sont des plus variées et des plus abondantes. Quelles sont ces productions ?

Cuba produit à peu près tout.

Le blé est cultivé dans certains cantons, et vient à merveille. Néanmoins, on ne le cultive qu'en petite quantité et les habitants préfèrent tirer leurs farines du dehors. Le riz se récolte en abondance, mais pas cependant pour satisfaire aux besoins de la consommation locale qui est considérable. Le maïs donne deux récoltes par an et sert principalement à nourrir les nègres et les animaux. La culture de la banane, des pois, des haricots est fort répandue ainsi que celle du manioc dont on fait une espèce de pain connue sous le nom de *cassave*. Aux environs des villes se trouvent des jardins, des petites fermes exploités soit par des *guarijos*, soit par des nègres qui viennent régulièrement approvisionner les marchés de fruits et de légumes. Sous ce rapport Cuba ne laisse rien à désirer.

Tout naturellement les produits coloniaux sont ceux qui réussissent le mieux à Cuba, dont le climat est celui des tropiques. Cependant tous ne sont pas l'objet de l'activité des colons. Le coton vient à merveille ; cependant il est peu cultivé et sa récolte insignifiante ; il en est de même du cacao dont l'exportation n'est représentée que par quelques centaines de kilogrammes. Quant à l'indigo, les essais que l'on a faits jusqu'ici ont fort peu réussi ; aussi cette culture n'existe pas. L'indigotier croît à l'état sauvage et les produits qu'il donne sont de qualité inférieure et d'une vente difficile. La vanille est négligée et celle que l'on récolterait ne pourrait pas soutenir la concurrence étrangère. L'on a songé à la cochenille, mais jusqu'à présent, rien de sérieux n'a été fait, et, en somme, Cuba ne possède que trois produits coloniaux, le sucre, le tabac et le café.

La canne à sucre fut importée de bonne heure à Cuba. On en connaît plusieurs espèces : la plus ancienne, la canne *créole* est mince, jaune et très sucrée : la canne blanche et la canne violette, toutes deux originaires de Tahiti et remarquables par leur grosseur et la bonté de leur jus, sont assez répandues ; et enfin, à la fin du XVIII[e] siècle, l'on a introduit une canne à lignes violettes et rouges, désignée sous le nom de *canne de Ceuta* et dont les résultats sont satisfaisants. La canne se plante dans la saison des pluies, de juillet en octobre et la végétation est si vigoureuse qu'elle se reproduit sans engrais, uniquement

par ses rejetons. La récolte se fait de février en mai. Généralement les sucrières ont une étendue de terrain supérieure au nombre de bras qu'elles peuvent employer ; aussi la plus grande partie sert de pâturage ou reste en friche. La fertilité est telle que lorsque la canne a été plantée dans un terrain vierge, elle dure plus de vingt ans sans être replantée. Décrire une plantation, ce serait tomber en quelque sorte dans des lieux communs. Nous nous bornerons seulement à dire qu'à Cuba comme dans les autres Antilles, on cultive le maïs et les haricots entre les rangées de cannes et que le rapport annuel d'un hectare est en moyenne de 3,000 kilogrammes de sucre, chiffre bien inférieur à ce que nous obtenions à la Martinique et à la Guadeloupe, où des terrains fumés avec des engrais de France ont rapporté 9 ou 10,000 kilogrammes par hectare. Au sucre, produit principal de la canne, il faut ajouter la mélasse et le tafia et alors il ne faut pas s'étonner si les colonies tiennent tant à la culture de la canne qui, sans contredit, est celle qui rapporte le plus.

A Cuba, cette culture s'était merveilleusement développée et les colons n'avaient rien négligé dans ce but. Jadis les sucreries étaient mues soit par l'eau, soit par des bœufs ou des mules. La vapeur avait succédé à ce système rudimentaire et sur les grandes plantations, le matériel était monté avec de colossales proportions. Les machines étaient dirigées par des ouvriers anglais et américains et elles avaient presque toutes plusieurs jeux de chaudières en mouvement. La construction des fourneaux avait été en quelque sorte transformée. Les ateliers de purgerie avaient aussi de nombreuses améliorations pour le raffinement, et il en était résulté que le sucre avait l'immense avantage d'être exporté en majeure partie blanc, ce qui n'existait pas dans plusieurs autres colonies. Quelques chiffres suffiront pour compléter les renseignements que nous donnons. En 1830, Cuba exportait à peine 100,000,000 de kilogrammes de sucre ; en 1870, il en exportait 900,000,000, et à ce chiffre il faut ajouter ceux que pouvaient représenter le rhum et le tafia. La colonie jouissait d'une prospérité inouïe. A l'heure actuelle, cette source de richesses a diminué dans de notables proportions. L'insurrection a eu pour effet de ralentir le mouvement des affaires, et à Cuba la crise sucrière a sévi comme partout ailleurs. Le sucre de betterave a donné lieu à une concurrence terrible, et le sucre de canne s'est vu disputé sur tous les marchés. Depuis 1878, la production du sucre à Cuba n'a pas cessé de diminuer et en 1885, le sucre exporté n'était plus représenté que par 90,000,000 de

kilogrammes. Cuba n'est plus cette terre florissante du temps passé, mais néanmoins, il n'en faudrait pas conclure que la fortune a résolu de l'abandonner. Cette grande île a trop de ressources, trop de vitalité pour ne pas lutter contre une crise et son sol est trop fertile pour qu'elle puisse se laisser aller au découragement.

Après le sucre, le produit le plus important, c'est le tabac, et peut-être dans quelques années, sera-t-il de beaucoup le seul existant. Le tabac est une plante indigène de Cuba. Pendant longtemps, sa culture se réduisit à peu de chose par suite de toutes les restrictions qu'avait inventées le monopole pour les plantations, l'élaboration des feuilles et les livraisons qui ne pouvaient avoir lieu qu'au moyen d'un contrat passé entre un négociant et le gouvernement. Toutes les récoltes devaient être expédiées à Séville et en 1717 elles atteignaient à peine cinq millions de livres! Ce régime avait donné des résultats désastreux et l'on avait cherché de bonne heure à l'améliorer. En 1821, le monopole fut aboli et les particuliers débarrassés de toute entrave. Dès le moment où la culture, l'élaboration, la vente furent libres, le tabac devint l'une des branches les plus prospères de l'agriculture et les transactions auxquelles il donne lieu ne cessent de devenir plus nombreuses et plus multiples.

La culture du tabac demande plus d'intelligence que de travail. Le choix de la terre où on le sème détermine principalement la qualité qu'il acquiert. Il a besoin d'une terre fine, sablonneuse, fertile et située le plus près possible des rives d'un courant d'eau. Sa végétation vigoureuse appauvrit le sol, et ce n'est qu'à force d'engrais, d'irrigations, que l'on parvient à combattre son épuisement. Le planteur de tabac, le *veguero*, comme on l'appelle, doit montrer une vigilance extrême. Il faut qu'il suive attentivement la croissance de la plante, qu'il enlève les insectes qui s'attachent aux feuilles les plus tendres, qu'il s'étudie à concentrer la sève dans les feuilles, à les conserver sans piqûres, à les délier adroitement et à casser les têtes qui prennent trop de hauteur. La récolte n'exige pas moins de soins, pas moins de précautions. Toute l'île de Cuba convient à la culture du tabac, mais celui qui a le plus de réputation vient principalement dans le département dont la Havane est le chef-lieu et surtout dans le district de Vuelto-Abajo qui a trente lieues de long sur sept à huit de large. Un hectare consacré à la culture du tabac possède en moyenne 3000 plantes, et la récolte qu'il donne peut atteindre 1500 livres, si la terre est de première qualité, tandis qu'elle n'est guère que de 7 à 800 livres

si la terre est de qualité inférieure ; mais quelle que soit la quantité récoltée, le cultivateur y trouve un revenu plus que rémunérateur, d'autant plus que cette culture ne demande qu'un capital assez minime.

Le tabac donne lieu à une industrie fort active à Cuba et tout naturellement nous sommes amenés à dire quelques mots de la fabrication des cigares, si renommés à juste titre. Cette fabrication est presque un art. Dès qu'arrivent dans les fabriques, les *manojas* (c'est ainsi que l'on appelle les petits ballots de feuilles de tabac sèches), on choisit les feuilles destinées aux cigares, et, après les avoir dépliées une par une, on les plonge dans un tonneau contenant une solution de salpêtre. Lorsqu'elles y ont séjourné le temps nécessaire pour être suffisamment humectées et adoucies, on les fait égoutter et sécher, on les développe avec soin pour ne pas les déchirer et l'on en coupe les queues, après quoi on les livre au *torcedor*, véritable artiste en cigares, qui, armé d'un couteau acéré, étend les feuilles, en tranche différentes parties, les tord et les roule en spirale avec une dextérité incroyable ; c'est ainsi qu'en quelques minutes, le cigare sort des mains de l'ouvrier. Les *torcedores* sont presque toujours des nègres ou des mulâtres ; parfois, l'on rencontre un Chinois dans leurs rangs. Leur salaire est assez élevé et varie suivant leur habileté. C'est à la Havane que l'on fabrique le plus de cigares. L'on estime à 220,000 le nombre des cigares exportés de Cuba, et plus de la moitié viennent de cette ville. Ce chiffre nous semble peu élevé eu égard à la grande consommation que l'on fait des *puros* de la Havane, mais n'oublions pas que la contrefaçon existe là comme partout ailleurs et peut-être plus, et le Français qui fume un véritable Havane peut se considérer comme un être privilégié. Les cigares constituent ainsi le grand produit de Cuba ; quant au tabac, la guerre en avait diminué l'exportation d'une façon sensible, et, en 1885, 3 millions et demi de kilogrammes, représentant une valeur de 1,200,000 francs seulement, avaient été exportés ; il y avait là une crise, mais, à la différence du sucre, cette crise dont souffrait le commerce du tabac n'était que passagère.

Le café est également un des principaux produits de Cuba, quoique son importation soit assez récente. Le premier caféier fut introduit dans l'île en 1769, et quelques années plus tard les colons de Saint-Domingue venaient en développer la culture, si bien qu'en 1800, l'île comptait une centaine de cafeyères. Les résultats furent des plus satisfaisants, si bien que bon nombre d'agriculteurs s'empressèrent de

planter des caféiers. Cette affluence amena une dépréciation du café, surtout lorsqu'il fut cultivé à Java et au Brésil, de meilleure qualité et à plus bas prix, et il y a là une concurrence à soutenir. En outre, l'inégalité des récoltes est un inconvénient avec lequel il faut compter. Aussi la production du café avait-elle depuis longtemps diminué à Cuba, si bien que, pendant l'insurrection, elle ne pouvait plus suffire aux besoins de la consommation locale, et que la colonie était obligée de s'adresser à l'étranger. Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi. Non seulement Cuba produit le café nécessaire à ses besoins, mais il en exporte. En 1885, le café exporté représente 22,000,000 de kilogrammes et une valeur de plus de 6,000,000 fr. Mais ce résultat ne peut et ne doit faire aucune illusion. Si Cuba a renoncé à produire du coton en présence de la concurrence des États-Unis, Java et le Brésil l'amèneront peu à peu à abandonner le café en tant qu'article d'exportation, et à se borner à demander à son sol la quantité nécessaire à sa consommation. Cuba ne peut plus être une *terre à café*.

Jadis l'élève des abeilles était considérable, et le miel et la cire donnaient lieu à des transactions importantes. Aujourd'hui ces productions sont tout à fait secondaires, principalement la cire qui ne figure à l'exportation que pour un chiffre insignifiant. Quant au miel, il représente encore chaque année plus de 30,000,000 de francs, mais le miel ne sera jamais pour Cuba qu'une branche de commerce de second ordre.

Il existe dans l'île des mines d'or, de cuivre, des carrières de marbre, d'ardoises. Au début de la colonisation, les Espagnols s'étaient surtout attachés à rechercher l'or. Aujourd'hui les mines d'or ne sont plus exploitées. Il n'en est pas de même de celles de cuivre. Il y a une quarantaine d'années, le cuivre constituait pour Cuba une exportation considérable. Maintenant, depuis que le Chili s'est en quelque sorte emparé de ce commerce, les Cubains n'exploitent plus leurs mines de cuivre que pour leur usage personnel. Quant aux carrières de marbre et d'ardoises, elles sont pour ainsi dire abandonnées. N'oublions pas que Cuba est avant tout un pays agricole, et que l'industrie n'existe pas pour ainsi dire. En dehors des raffineries et des fabriques de cigares, il n'existe rien ; pour tous les produits manufacturés nécessaires à ses besoins, l'île est obligée de s'adresser à l'étranger.

Cela fait encore un commerce considérable, quoique le chiffre d'affaires ait sensiblement diminué. Son mouvement commercial atteint environ 400,000,000 fr. qui se divisent à peu près également en impor-

tations et en exportations. La Havane est le port de beaucoup le plus important et cette ville absorbe à elle seule près de 200,000,000. Nous savons que Cuba exporte du sucre, de la mélasse, du rhum, du tabac, des cigares, un peu de café et du miel. Parmi les puissances étrangères en rapport avec cette colonie, il faut placer en première ligne les États-Unis. La moitié du commerce de Cuba se fait avec l'union américaine. Au point de vue du commerce, Cuba est un pays à peu près *Yankee.* Vient ensuite l'Espagne, qui figure pour une centaine de millions, tant importations qu'exportations, et enfin l'Angleterre, l'Allemagne, le Mexique, l'Amérique du Sud. L'Angleterre expédie des cotonnades et achète principalement du rhum. Les Allemands arrivés depuis peu essaient de prendre position à Cuba et ils montrent ce qu'ils montrent partout : une grande énergie et une activité incroyable. Quant à la France, son commerce à Cuba se réduit à peu de choses et ne se chiffre que par quelques millions. Nous apportons à Cuba quelques articles de toilette, de la parfumerie, des soieries de Lyon, et nous y achetons des cigares. Nous rencontrons la concurrence des Américains, des Anglais, des Allemands, et n'oublions pas que dans la plus grande partie de l'Amérique, l'article dit de Paris lutte difficilement contre celui de New-York. La suprématie commerciale échappe de plus en plus à l'Europe dans le Nouveau-Monde, et à Cuba plus que partout ailleurs. Nous n'avons rien à faire à Cuba au point de vue commercial et notre rôle y deviendra de plus en plus effacé. Du moment que nous nous plaçons uniquement sur le terrain économique, Cuba ne nous présente aucun intérêt.

Il n'en est pas de même si nous voyons Cuba en qualité de touristes : un voyage dans cette grande Antille serait pour nous plein de charmes et les mœurs des habitants de la colonie espagnole pourraient nous offrir une étude des plus attrayantes. Un coup d'œil pourra peut-être nous en donner une idée. Jetons-le, et certainement nous n'aurons pas lieu de nous en repentir.

Lorsqu'on débarque à Cuba, l'on y est tout d'abord frappé de la richesse que l'on trouve dans ses villes. La capitale, la Havane, est une cité de 250,000 habitants. Viennent ensuite une douzaine de villes assez importantes, Santiago, Matanzas, Cienfugos, Puerto Principe, Holguin, Sancto Spiritu, Guanabacco, Trinitad, Manganillo, Santa Clara, Privas del Rio, Colon, qui toutes ont plus de vingt mille habitants. Quelques-unes d'entre elles sont de grands centres. Santiago compte 72,000 âmes, Matanzas 90,000, Cienfugos, 66,000 et Puerto

Principe 50,000. Ces chiffres peuvent déjà donner une idée de la prospérité de Cuba et de plus ce serait tomber dans une idée erronée que de supposer que ces villes ne sont guère que des centres plus ou moins populeux. L'on y trouve au contraire tout le confort de la vie européenne unie à l'élégance et à la richesse de l'existence créole.

La Havane est la ville qui attire principalement les étrangers et cette ville a mérité à plus d'un titre que l'on s'y arrête. Son aspect a quelque chose d'enchanteur. Sa rade, l'une des plus belles du monde, s'enfonce au pied des collines qui la dominent et va tourner derrière la ville présentant un abri parfait ; elle pourrait aisément contenir plus de mille vaisseaux. Les maisons blanches, ou peintes en bleu, en vert, en rose, en jaune, offrent un spectacle qui étonne et réjouit le regard. Partout des toits plats, en terrasse, à la manière de l'Orient. Dans la vieille ville, les rues sont étroites, sinueuses, mal pavées, les maisons ont un ou deux étages et leurs fenêtres sont ornées de treillis et bordées de balcons de fer. L'on se heurte à de nombreux passants et à chaque instant l'on rencontre la fameuse voiture connue sous le nom de *volante* dont les deux grandes roues vous éclaboussent. Les vieux remparts ont été démolis et ont fait place à de beaux boulevards, en dehors desquels l'on a construit la nouvelle ville, aux rues larges, régulières et bien aérées. L'on y trouve de somptueuses habitations aux *patios* spacieux, aux portiques et aux colonnades de marbre. L'on sent que l'on a quitté la vieille Espagne en parcourant les nouveaux quartiers où l'activité se porte de plus en plus. Les promenades publiques sont bien entretenues, plantées des plus beaux arbres des tropiques et ornées de jets d'eau. Les monuments n'ont rien de remarquable. Par leur style, les églises rappellent celles de la péninsule : la cathédrale possède les cendres de Christophe Colomb et une modeste chapelle, *El Templete*, est consacrée à la mémoire du *découvreur* de l'Amérique. La douane, l'hôtel des postes, l'intendance et le palais du gouverneur méritent une visite. Le théâtre, l'un des plus vastes du monde, contient 4,000 places. La Havane possède plusieurs hôpitaux, un observatoire météorologique, une école préparatoire des arts et métiers, un séminaire important, un collége tenu par les Jésuites, et une université, la seule qui existe aux Antilles. Aussi la capitale de Cuba se considère-t-elle comme un centre intellectuel et non sans quelque raison. Quant aux environs de la Havane, ils sont délicieux, et c'est là que sont situées les *casas de ecco* ou maisons de campagne de l'aristocratie cubaine, entourées de jardins splendides, entretenues avec un soin constant merveilleux.

Parler des autres villes de Cuba, après la Havane. ce serait tomber dans des redites. Nous nous bornerons à faire remarquer que c'est à Santiago que se trouvent le plus de descendants de Français et que le type européen s'est conservé dans toute sa pureté ; à Motansas, la colonie yankee domine ; quant à la Havane; les quelques renseignements que nous venons de donner nous paraissent suffisants et nous les complèterons en disant que les Havanaises sont justement célèbres par leur beauté et que leurs formes ont quelque chose d'éthéré.

La société cubaine pourrait faire l'objet d'une étude fort intéressante. Dans la plupart des familles, l'hospitalité est largement pratiquée. Les hommes sont pleins de cordialité et de politesse ; ils ont de l'imagination, l'instinct de la poésie, le goût de la musique, mais ils aiment les plaisirs et le libertinage. Fort peu laborieux, ils savourent, quand ils ont quelque fortune, le bonheur de ne rien faire. Le jeu et les combats de coqs sont pour eux pleins d'attraits. Les femmes sont coquettes et ne laissent jamais échapper l'occasion d'exercer le pouvoir de leurs grands yeux expansifs et entre leurs mains si fines et si blanches, l'éventail devient un véritable instrument télégraphique. Les enfants sont élevés avec une faiblesse devenue proverbiale, et on tolère chez eux d'incroyables fantaisies. A peine âgés de trois ans, on les voit souvent ayant d'énormes cigares à la bouche. Toute cette société est assez frivole, et chez elle, briller est un besoin. Sa culture intellectuelle laisse à désirer, quoique, depuis plusieurs années, elle ait fait des progrès, surtout à la Havane. Ses cérémonies religieuses tiennent une grande place dans son existence, et la semaine sainte rappelle encore le moyen-âge par certains côtés. Dans certaines villes, l'on représente les anciens mystères, dans d'autres, on brûle au carillon des cloches et au bruit de la fusillade, des mannequins de grandeur naturelle, habillés d'une façon ridicule, et qui représentent les Juifs, *Judios*. Nous croyons que l'auteur de « la France juive » assisterait avec plaisir à ce spectacle bizarre et qu'il en tirerait une ample provision de bonheur.

Mais hélas, ces mœurs, vestiges du vieux temps, finiront par disparaître. Depuis une trentaine d'années, la politique a envahi Cuba, et l'insurrection qui a désolé l'île pendant longtemps et est actuellement un feu couvant sous la cendre, destiné à se rallumer, a commencé à transformer la vieille colonie espagnole. N'oublions pas qu'il existe une *question de Cuba*.

Cuba est une colonie espagnole, et tout d'abord, il semble que cette

possession d'outre-mer soit mise sur le même pied que les autres provinces de la monarchie. Elle nomme des sénateurs et des députés qui vont siéger dans les chambres de Madrid. Cependant cette assimilation est illusoire. Depuis que Cuba est riche. les Espagnols considèrent cette terre comme un bien d'excellent rapport et ne négligent aucun moyen d'en augmenter le revenu. Depuis longtemps, cette île était devenue la proie d'une foule de fonctionnaires et d'employés dont les appétits étaient excessifs. Autour du capitaine-général se remuait une nuée d'ambitieux et d'affamés venus exprès d'Espagne pour faire fortune et accaparer toutes les places. Quant aux Cubains, ils étaient accablés de vexations et d'injustices par ces parasites qui vivaient et s'engraissaient à leurs dépens. Leurs réclamations les plus justes et les plus fondées n'étaient pas écoutées. Aussi les haines s'accumulaient contre le gouvernement espagnol. Nombre de créoles manifestaient hautement leurs opinions séparatistes, et en 1859, le président des États-Unis, Buchanan, faisait proposer à l'Espagne la cession de Cuba, moyennant un milliard. Les négociations, naturellement, n'eurent pas de suite, mais elles étaient des indices qui auraient dû éclairer la Cour de Madrid et l'amener à quitter ces errements qu'elle suivait. Mais elle était aveugle et pour elle comme pour ses sujets de la péninsule, Cuba devait être mis en coupe réglée, exploité sans trêve et sans merci; c'était une *bonne vache à lait.*

En 1868, le gouvernement d'Isabelle était renversé, et l'Espagne livrée à l'anarchie. Cuba se souleva, proclama son indépendance et se donna un gouvernement. Des secours lui vinrent des États-Unis, et ce n'était plus une émeute, mais une violente insurrection que l'Espagne dut réprimer. Elle ne voulait pas laisser échapper sa riche colonie, et pour la maintenir dans l'obéissance, elle fit de vigoureux efforts. En outre de l'armée régulière, des bataillons de volontaires s'organisaient dans les villes de la péninsule, et il faut le dire, les Espagnols se montraient atroces dans la répression. Des villages inoffensifs furent incendiés, des femmes massacrées. Partout le pillage était à l'ordre du jour. A l'heure actuelle, l'insurrection a été vaincue, mais au prix de grands sacrifices. Cette guerre de plusieurs années a coûté 100,000 hommes à l'Espagne, et quoique de sérieux efforts aient été faits pour améliorer la situation, supprimer les abus, le parti de l'indépendance subsiste toujours à Cuba, et il suffirait d'une étincelle pour rallumer l'incendie. Les jours de la domination espagnole à Cuba sont comptés et sa chute n'est plus qu'une affaire de temps.

L'autre Antille espagnole dont nous voulons dire quelques mots, est Puerto-Rico. C'est une île qui a l'avantage, si toutefois cette situation constitue un avantage, d'être à peu près inconnue; c'est une terre oubliée et dont personne ne parle, et cependant c'est une colonie qui n'est pas à dédaigner. Son climat, son sol fertile, ses productions en font une possession précieuse.

Puerto-Rico, situé à l'est d'Haïti, fut découvert en 1490 par les Espagnols qui là, comme à Cuba, exterminèrent la population indigène en peu d'années. Le nom que les naturels lui donnaient était celui de Boïqua. En 1509, ses mines d'or y attiraient quelques aventuriers et le premier établissement européen y était fondé. L'île de Puerto-Rico est la plus petite des quatre grandes Antilles. Elle n'a qu'une superficie de 11.000 k. c., c'est-à-dire égale à deux de nos départements, et néanmoins sa population s'élève à 750.000 habitants dont 420,000 blancs et 330,000 mulâtres et nègres. A Puerto-Rico, l'esclavage n'a jamais existé qu'à titre d'exception, et en 1870, au moment de l'émancipation, l'on ne comptait que 50,000 esclaves. La plus grande partie de la terre est cultivée par les petits blancs, les *guarijos*, et aussi la propriété est-elle assez morcelée et il ne faut pas s'attendre à trouver à Puerto-Rico de grandes plantations comme à Cuba.

Puerto-Rico brille par le luxe de sa végétation, la variété de ses campagnes, l'éclat de ses fleurs et l'abondance de ses produits. L'île est divisée, de l'est à l'ouest, par une chaîne de montagnes de 900 à 1300 mètres d'altitude et couvertes de forêts. Au centre et sur la côte septentrionale, on trouve de vastes savanes ; à l'intérieur, le pays est des plus pittoresques. Des plaines boisées, de belles vallées bien arrosées, des cascades, qui rappellent et surpassent celles de la Suisse, viennent distraire agréablement le voyageur. A part le nord, où sont situées des plaines basses, humides et souvent fiévreuses, les diverses parties de l'île sont salubres. Le sol est des plus fertiles, et, grâce aux nombreux petits cours d'eau qui ne tarissent jamais, les terres sont toujours irriguées. Aussi la culture est-elle partout florissante, excepté dans le nord, où l'on ne trouve guère que des pâturages, connus par la bonté de leurs herbes. Puerto-Rico est avant tout une colonie agricole. Ses principales productions sont le sucre, le café et le tabac. Là aussi la crise sucrière s'est fait sentir, et l'exportation du sucre a diminué dans de notables proportions ; celle du café a, au contraire, augmenté ; le tabac vient bien, mais il est de qualité inférieure. Quant au maïs, au riz, au coton et au cacao, l'île n'en produit que pour ses besoins. Le

gingembre réussit, et les quelques essais qui en ont été faits ont donné des résultats satisfaisants. Le bétail constitue une véritable ressource pour la colonie. L'exportation des bestiaux augmente, et les éleveurs forment actuellement la partie de la population, sinon la plus riche, du moins la plus aisée. En un mot, Puerto-Rico a tout ce qu'il faut pour devenir une colonie des plus florissantes, et néanmoins cette terre ne sait pas tirer parti de ses richesses, et son mouvement commercial est des plus restreints. Tout d'abord l'on s'étonne de cette situation anormale, et cependant on se l'explique facilement, lorsqu'on étudie l'état économique de Puerto-Rico.

A Puerto-Rico. on se trouve dans la vieille Espagne. Dans l'intérieur de l'île, les routes n'existent pas et consistent en sentiers battus. Aussi les communications et les transports sont très difficiles. Les institutions de crédit, si nécessaires, indispensables aux transactions commerciales, sont, pour ainsi dire, inconnues. Rien ne peut donner une idée de l'apathie, de l'ignorance des planteurs, qui passent l'été sur leurs habitations, à la campagne, et l'hiver, dans les petites villes de la colonie. A Puerto-Rico, c'est en vain que l'on chercherait ces grandes cités, ce luxe, cette élégance que l'on trouve à Cuba. Le colon de Puerto-Rico ignore la plupart du temps le confort, et sa demeure laisse souvent à désirer. Peu lui importe : son horizon est restreint, et les rapports de son île avec l'Europe à peu près nuls. Aussi ne songe-t-il pas à modifier son genre d'existence. Les villes ont quelque chose de monotone et jouissent d'un calme qui va jusqu'à la tristesse. Sa capitale, San Juan, assez bien bâtie, possède un bon port et a 26,000 habitants. Ponce, la cité la plus populeuse de l'île, en compte 40,000 ; San German, 30,000 ; Mayaguez, 20,000 ; Arecibo et Usuado, chacune 24,000. Les autres villes, au nombre de trente et quelques, quoique peuplées de plusieurs milliers d'habitants, ne sont guère que de gros bourgs, et, en les parcourant, l'on sent qu'il y existe une vétusté qui n'est qu'apparente, et si une révolution économique s'y accomplissait, l'île serait complètement transformée, et à son grand avantage. Cette révolution, nous ne croyons pas que l'Espagne soit appelée à l'accomplir, et nous pensons, au contraire, qu'elle perdra Puerto-Rico aussi bien que Cuba. Le moment est proche où toutes les puissances européennes seront contraintes d'évacuer les débris de leurs possessions en Amérique. C'est une fatalité à laquelle elles ne pourront pas échapper.

Il y a un demi-siècle, quand les États-Unis formulèrent leur fameuse doctrine de Monroë, leur assertion fit sourire tant soit peu les diplo-

mates de la vieille Europe. Aujourd'hui cette doctrine a reçu son application. Les États-Unis sont une puissance formidable dont nous ne connaissons pas encore toute la vitalité. Ils ont chassé les produits européens de leurs marchés, ils possèdent le Mexique au point de vue commercial et industriel, ils ne dissimulent pas leurs projets en ce qui concerne le Canada, et ils finiront par mettre la main sur les Antilles.

Ce magnifique archipel sera bientôt englobé dans l'union américaine. Tout le prouve! Rappelons-nous les tentatives faites par le Congrès de Washington pour acheter l'indépendance de Cuba, la propriété des Antilles danoises et l'acquisition de la baie de Samana, sur le territoire de la République Dominicaine. N'oublions pas que les Yankees suivent attentivement les événements qui se passent à Haïti, et bon nombre de Haïtiens ne se font aucune illusion sur l'avenir de leur pays. Le temps est proche où Cuba, Puerto-Rico, Haïti, la Jamaïque, la Barbade, la Trinité, St-Thomas, la Martinique, la Guadeloupe seront annexées à la grande République et y formeront de nouveaux États. Toute l'Amérique du Nord sera bientôt réunie sous le drapeau fédéral, et l'Europe, à ce moment, pourra avoir des craintes sérieuses pour son avenir économique. Les États-Unis ont déjà eu l'idée de réunir toute l'Amérique dans une union douanière, et, à partir du jour où ce nouveau Zolwerein sera constitué, les marchés du Nouveau-Monde seront à jamais fermés pour l'Europe, qui, ruinée par le fléau du militarisme, en sera réduite à lutter pour l'existence.

Tel est l'avenir! Il faut y songer. En France, nous oublions trop souvent que la fortune d'un pays ne dépend pas seulement de la valeur de ses généraux et de ses soldats, mais de son agriculture, de son commerce et de son industrie. C'est là où doit se porter l'activité nationale, et pour cette lutte, la ville de Roubaix est au premier rang et les coups qu'elle porte sont terribles. Sur le terrain économique, c'est notre premier corps d'armée, et, à l'étranger, l'on sait qu'il est dangereux de lui livrer bataille.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1889.

Excursion du 21 Juillet 1889.

De Houdain à Béthune.

Malgré un temps pluvieux, les excursionnistes prenaient le train de 8 h. 06 du matin qui devait les mener à Houdain. Tous nous connaissons ce trajet à travers un pays plat jusqu'à Lens, et légèrement vallonné ensuite, laissant apercevoir à l'horizon les collines plus élevées de l'Artois. Après avoir traversé Fives et la plaine de Lille, les premiers villages que l'on rencontre sont Thumesnil et Faches; puis ensuite Wattignies avec sa vieille église et son château précédé de sa longue avenue ; Templemars annonçant le fort de Seclin et Seclin qui fut le théâtre du martyre de St Piat. Cette petite ville fut brûlée par Philippe-Auguste en 1214 ; sa vieille église date du XIIIe siècle ; elle possède aussi un hôpital fondé à la même époque par Marguerite de Constantinople, comtesse de Flandre. Après Seclin on rencontre Phalempin, dont le bois, cher aux Lillois, s'aperçoit sur la gauche ; le village de Camphin-en-Carembault, puis la gare de Carvin-Libercourt située à l'entrée du bois d'Epinay et l'embranchement qui la relie à celle de Carvin-Ville, dont on aperçoit la tour carrée de l'église. On laisse à gauche Ostricourt et ses sablières, à droite Oignies et son parc, et le train quitte la grande ligne de Paris, pour prendre celle de Carvin à Lens. On franchit la Haute-Deûle avant de passer à Dourges et à Noyelles-Godault et l'on arrive à Hénin-Liétard, vieille ville, importante dès le XIe siècle et érigée en comté au XVIe siècle. L'église, édifice curieux, contient des constructions du XIe siècle, des stalles sculptées au XVIIIe siècle par P.-J. Flament de Douai, lequel y est enterré. Après Hénin-Liétard on passe à Billy-Montigny ; à Méricourt, à Sallau. On aperçoit au loin la tour de Harnes et l'on arrive à Lens, où l'on change de train. Cette petite ville fut fondée par le proconsul Publius Lentulus ; les fils de Charles le Chauve en firent un rendez-vous de chasse ; elle fut entourée de fortifications dès le XIe siècle ; le premier monastère de Franciscains, qui ait existé dans les Flandres, fut créé à Lens en 1220 par St Pacifique. Lens fut souvent prise et reprise pendant les guerres des XVe, XVIe et XVIIe siècles ; c'est à Lens que Condé, le 20 août 1648, fut vainqueur de l'archiduc Léopold d'Autriche ; l'église, qui date de 1775, possède le corps de St Vulgan.

Un train nous attend, on remonte en wagon et cette fois pour Houdain en passant par Bully-Grenay, — ces deux villages jumeaux, si importants par les houillères qu'on y exploite ; Sains-en-Gohelle d'où s'élèvent les premières collines importantes (180^m); Hersin, Barlin, Ruit, Haillicourt ; on franchit la Lawe en quittant la gare de Bruay et on arrive enfin à Houdain, remarquable par son église, que nous nous sommes proposé de visiter. Cette église, construite, dit-on, sur les ruines d'un temple de Diane, est située sur une côte élevée qu'on gravit par deux escaliers de 200 et de 250 marches. Adoptant le premier des deux nous arrivons en haut de cette colline,

d'où l'on découvre tout le pays environnant, la vue est des plus étendues. La grand'-messe se terminait et tous les fidèles quittaient l'église lorsque nous y arrivâmes, leur descente par les escaliers et les sentiers à pentes raides ajoutait encore au pittoresque du paysage. Nous remarquons, incrustés, sur les murs extérieurs de la vieille église, deux bas-reliefs en grès, qui doivent être fort anciens, l'un surtout, représentant la Résurrection du Christ ; il est regrettable que d'aussi anciens souvenirs du passé, restent exposés aux intempéries et aux ravages du temps. L'intérieur de l'église est assez intéressant, nous y remarquons les peintures qui recouvrent le plafond de la chapelle de la Vierge ; la voûte ogivale en bois et les singulières têtes sculptées qui l'ornent ; la chaire ; une pierre tombale du XVIe siècle et un vieux triptique de la même époque. Ce temple étalé sur la hauteur, sa simplicité, son antiquité et ce modeste cimetière qui l'avoisine (ce qui fait dire : qu'à Houdain, les morts sont au-dessus des vivants) contrastent avec la vue qui nous entoure et le village que nous voyons à nos pieds ; ce spectacle impressionne vivement, nous nous en détachons à regret et nous rejoignons la route qui doit nous mener à Bruay. Cette route gravit la côte d'Houdain et redescend en pente douce jusqu'à la vallée de la Lawe ; le ciel est redevenu clair, le soleil apparaît et nous permet de voir dans le lointain, en face de nous, le mont des Cattes, le mont Noir, le mont Rouge et les autres. Bientôt nous traversons le chemin de fer, et nous arrivons à la fosse N° 4 de la Compagnie des mines de Bruay, où nous attendait un des principaux employés, chargé, par le directeur, de nous piloter au travers de l'exploitation. Mais le dimanche, jour de repos pour nous, l'est aussi pour les mineurs ; nous n'avons donc pu que visiter simplement les différents ateliers, les salles de triage, celle des machines et l'ouverture des puits, au grand regret de la plupart d'entre nous qu'une descente de 3 à 400 mètres aurait tentés. L'absence des travailleurs nous privait aussi de jouir du spectacle de la vie et du mouvement de cette fosse qui est la plus importante de la Compagnie ; à elle seule, elle occupe 1500 ouvriers et extrait annuellement 360 mille tonnes de charbon (1). Au point de vue géologique, les terrains traversés, jusqu'au terrain houiller qui se trouve à 100m de profondeur sont les suivants, dans l'ordre descendant.

100 mètres.
- Alluvions modernes.
- Limons des vallées.
- Craie dure et craie marneuse.
- Marne jaune.
- Marne bleue.
- Dièves.
- Tourtia.

La craie blanche existe partout, mais affleure peu, si ce n'est sur les côteaux de la rivière la Lawe. Au N.-O. de la concession, au-dessous des limons et graviers, on trouve des sables et des grès assez importants pour être exploités par de nombreuses carrières. Au S. dans les vallées profondes d'Houdain et de Divion, au-dessous de la craie blanche, apparaissent les assises de la craie marneuse et des marnes glauconieuses ; — enfin les affleurements du terrain dévonien se montrent du côté de Rabreuse. Les accidents du terrain houiller n'ont pas eu d'influence sur les morts-terrains ; il y a une exception cependant pour la grande faille du N. qui semble avoir affecté la craie dure dans la partie découverte par la tranchée du chemin de fer près la fosse N° 2.

---

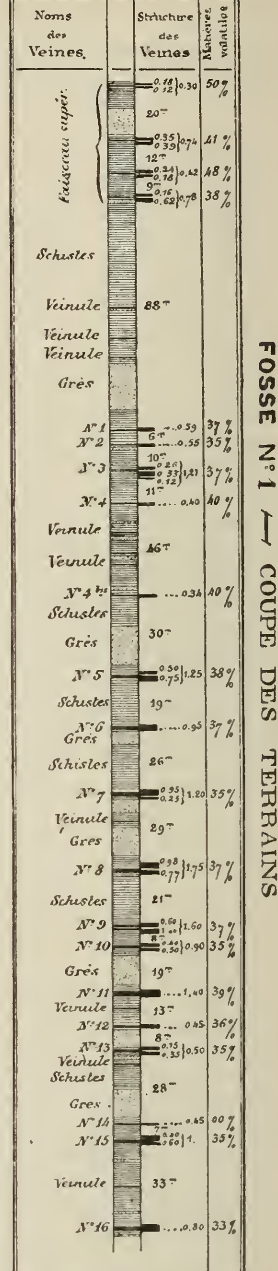
(1) Ces renseignements et ceux qui vont suivre, nous ont été fournis par Monsieur l'Ingénieur en Chef et par ses ordres.

Au point de vue du terrain houiller, Bruay possède trois faisceaux de couches :

Le faisceau supérieur renfermant 48 % de mat. volatiles
Le » moyen » 36 % »
Le » inférieur » 34 % »

Au-dessous de ces faisceaux, il existe encore le faisceau de Ferfay et celui de d'Auchy-au-Bois, renfermant de 22 à 28 % de matière volatile.

En définitive (en profondeur jusqu'à 800m à partir du niveau du sol), la concession de Bruay renferme 40 couches pouvant être évaluées à 250 millions de tonnes de houille. Enfin on peut encore être fixé davantage sur l'importance de cette Compagnie, quand on saura que l'étendue de la concession est de 4901 hectares ; qu'elle occupe 3508 personnes, que les maisons d'employés et d'ouvriers s'élèvent au nombre de 1100 : que sa production annuelle de charbon atteint le chiffre de 900 mille tonnes avec 12 couches exploitées jusqu'à 360m et dont la puissance moyenne est de 1m,20. Elle a 4 sièges d'extraction et en ce moment on creuse un nouveau puits, dit puits N° 7, appelé aussi à une grande production. Elle possède des ateliers pour les réparations et pour le matériel du chemin de fer. Sur le rivage se trouvent 4 culbuteurs hydrauliques de chargement pouvant verser chacun 1000 tonnes. Elle a, de plus, une fabrique d'agglomérés, 2 criblages et une usine à gaz ; 40 kilomètres de voies de chemin de fer, à grande section, 12 locomotives, 300 wagons de 10 tonnes, 3000 chevaux-vapeur, produits par 30 machines à vapeur et 38 chaudières. Enfin, la caisse de secours et celle de retraite sont exclusivement à la charge de la Compagnie (il n'est fait aucune retenue aux ouvriers). Ces détails prouvent surabondamment l'importance de cette exploitation. On a pu voir, du reste, à l'exposition de cette année, un plan en relief, montrant à la surface, tous les contours géologiques, ainsi que les coupes des morts-terrains et du faisceau houiller, travail qui a valu à son auteur, M. l'Ingénieur en chef Bergaud, une médaille d'or ; nous l'en félicitons et le remercions de l'obligeance avec laquelle il nous a permis de visiter la fosse N° 4 et de l'empressement qu'il a mis à nous donner les renseignements intéressants qui précèdent.



FOSSE N° 1 — COUPE DES TERRAINS

Après le dîner, nous nous sommes dirigés, en voiture, sur La Buissière, village voisin de Bruay, dont l'église du XVIe siècle possède, avec des fonts baptismaux gothiques, un clocher romain ; mais ce qui nous y attirait le plus, c'était le château, que le propriétaire M. le comte de Riencourt, nous avait autorisés à visiter. Une belle avenue conduit de la route au château, nous nous y engageons après avoir

donné l'ordre à nos voitures de nous attendre à Hesdigneul. Après avoir traversé la cour d'honneur et remarqué, à droite, une jolie chapelle gothique moderne, nous pénétrons dans les appartements du château, où nous attendait le personnel, gracieusement mis à notre disposition. Ce château construit sur un des côteaux de la vallée de la Lawe, possède encore, enclavés dans des constructions du XVIIIe siècle, la tour et le donjon de l'ancien château-fort qui l'a précédé. Nous avons pu admirer la vieille salle des gardes, avec ses voûtes en arceau, ses colonnes de grès et sa vaste cheminée. Tous, nous avons fait l'ascension de la vieille tour en poivrière et admiré le splendide panorama qu'on découvre à cette hauteur : la vallée de la Lawe, Béthune, les nombreux villages parsemés tout autour et, plus loin, la chaîne des monts, depuis Cassel jusqu'au mont de la Trinité et au delà. Nous avons pu, aussi, visiter la chambre dans laquelle Charles-Quint a reçu l'hospitalité. Cet antique château a été démantelé en 1522 et Louis XIV en démolit les murs d'enceinte. Nous avons tous été heureux de visiter ces vestiges d'une autre époque ; aussi en témoignons-nous ici notre reconnaissance à M. le comte de Riencourt. De là, sous la conduite d'un aimable concitoyen, retiré à Gosnay, nous nous sommes mis en route ; grâce à son obligeance nous avons pu faire une excursion à pied ; des plus agréables après avoir descendu par les bois de la Volville, jusqu'à la Lawe, nous avons traversé cette dernière et gagné le bois des Dames sur l'autre versant par une pente assez raide. Les points les plus pittoresques ont été visités par nous et nous avons regagné les bords de la Lawe en côtoyant la chartreuse de Gosnay, qu'à notre grand regret, nous n'avons pu visiter. Cette chartreuse dont il ne reste que des ruines, a été fondée au XIVe siècle par Mathilde de Flandres. La vallée en cet endroit est fort belle : les deux côteaux qui la bordent sont boisés ; çà et là quelques toits émergent de cette verdure indiquant un hameau, la petite rivière roule tranquillement ses eaux claires, dans lesquelles s'ébattent des canards et au loin, dépassant les plus grands arbres, le vieux donjon de La Buissière, comme une sentinelle attentive, surveille la vallée ; c'est un des plus beaux paysages que nous avons admirés.

Toujours conduits par notre cicérone, nous grimpons le côteau de la rive droite de la Lawe et nous atteignons le plateau où est situé Hesdigneul. Le peu de temps qui nous reste ne nous a pas permis de visiter le château de Béthune-Sully, ainsi que l'église. Nous regagnons nos voitures après avoir remercié notre cher guide et poussé des hourras en son honneur, et nous partons pour la gare de Béthune. La gare se trouvant en dehors de la ville, nous n'avons pu que regarder, de loin, son vieux beffroi, ses églises et son pittoresqne aspect du S.-E.

La description du parcours de Béthune à Lille demande beaucoup de détails, et le Bulletin ne nous accorde que peu d'espace ; elle trouvera sa place dans le compte-rendu d'une excursion que 1890 nous réserve.

Nous sommes rentrés à Lille enchantés de notre petit voyage et de plus en plus convaincus que les collines de l'Artois nous offrent une infinité de sites pittoresques et d'endroits charmants, d'autant plus agréables que nous les avons à notre porte

F.-D.

---

28 Juillet 1889.

Excursion à Dunkerque et Furnes.

Organisateur : M. Henri BEAUFORT.

Partis de Lille par le train de 7 heures 13, les Excursionnistes de la Société de Géographie arrivent à Dunkerque à 9 heures 42, et le temps, qui la veille encore était si mauvais, semble vouloir favoriser leur voyage et ajouter son charme au plaisir d'une journée d'excursion dont le programme est bien rempli.

Aussitôt débarqués, nous allons jusqu'à l'*Hôtel du Chapeau-Rouge* déposer nos manteaux et nous assurer que le déjeuner sera servi bien exactement, car nos moments sont comptés et nous voulons bien les employer.

Nous partons alors à la plage grâce à un tramway qui nous y mène vivement, nous y admirons le Casino et le Kursaal, mais comme l'heure est encore matinale, il n'y a guère de promeneurs et à peine quelques baigneurs. Après un coup d'œil rapide sur les nouveaux bassins nous reprenons le chemin de la ville.

Le déjeuner nous réunit à 11 heures 1/2; depuis le matin on a fait connaissance, l'entrain gagne chacun et l'on cause gaiement.

Mais voici l'heure venue, nous partons à la Gare dans les omnibus de l'hôtel, où la compagnie du chemin de fer du Nord, d'accord avec la compagnie Belge, organise deux trains spéciaux pour permettre aux voyageurs de se rendre à Furnes, but de notre excursion. On veut voir cette fameuse procession dont on parle tant, et qui chaque année, depuis des siècles, attire tant de monde. Beaucoup de Dunkerquois s'y rendent comme nous. Il est 1 heure 15, nous roulons et passons successivement les gares de La Tente-Verte, Rosendael, Zuydcoote, Ghyvelde, Adinkerke, où se trouve la douane, puis Furnes, après avoir pris du monde à chacune de ces stations.

L'aspect du pays est peu varié et nous regrettons que les dunes nous empêchent de revoir la mer que nous côtoyons pendant un certain temps.

Mais voici l'antique cité de Furnes, Veurne en flamand, située à 42 kilomètres sud-ouest de Bruges et à l'embouchure de plusieurs canaux. Cette ville fut détruite au IXe siècle par les Français, souvent reprise ensuite aux Flamands, surtout après la fameuse bataille de Furnes en 1297, où Robert d'Artois, cousin de Philippe-le-Bel, tailla en pièces l'armée Flamande ; une trêve fut conclue alors pour deux ans, mais en 1744, elle fut encore reprise par le prince de Clermont.

Actuellement, cette ville fait, dit-on, un commerce assez important de bestiaux et de chevaux, de toiles et de houblon.

Nous prenons à droite de la gare, et en suivant la foule toujours grossissante, nous arrivons à une église qui n'offre rien de bien remarquable que des saints habillés à la façon italienne.

Sur la place, nous admirons la façade de l'Hôtel-de-Ville et du Palais-de-Justice réunis dans le même édifice, et nous remarquons les dates de 1525 et de 1625 sur leurs murs.

M. le Bourgmestre, prévenu de notre visite, et pour répondre à la demande qui lui en avait été faite, a eu l'extrême obligeance de nous faire réserver quelques

fenêtres de cet antique et bien intéressant monument, d'où nous pourrons voir la procession.

En l'attendant, un certain nombre d'entre nous montent les 175 marches du vieux Beffroi, d'où l'on embrasse une grande partie du pays environnant.

La foule se masse sur la place où nous rencontrons bon nombre de Lillois venus des plages de Dunkerque, Nieuport, Heyst, Blankenberghe et Ostende. Mais voici la procession :

Des hérauts sonnant dans de longues trompettes signalent son arrivée ; il est 4 heures et pendant une heure entière nous voyons défiler devant nous toutes les scènes de la vie de N.-S. J.-C. jusqu'à sa Résurrection. Tout y est représenté par des personnages vivants, ou par des statues formant des groupes traînés sur des chars par des Pénitents bruns, revêtus de la cagoule et pieds nus. Une fillette portant une tunique romaine précède chaque groupe et en donne l'explication en flamand.

Rien n'est oublié, ni les Bergers, ni les Mages, ni les Docteurs de la loi discutant entre eux, les bourreaux, etc., etc.

Nous remarquons des groupes de Pénitents et de Pénitentes toujours pieds nus, portant de lourdes croix de bois massif en priant, ou disant le chapelet toute la durée de la procession. Nous les admirons, car il faut une foi vive et des convictions bien sincères, pour faire par esprit de pénitence, pendant deux heures, cette procession les pieds nus sur le pavé ; on nous dit que dans ce nombre se trouvent des personnes de la ville, mais il est impossible de les voir sous leur costume. La foi est vive dans cette antique cité des Flandres et ses habitants le montrent dans cette circonstance. Nous avons été frappés du sérieux de ceux qui font cette procession et de leur recueillement ; nous le disons volontiers, car des personnes sérieuses nous ont assuré qu'il n'en était pas toujours de même. Nous relatons ce que nous avons vu et réellement nous nous sommes crus reportés aux mystères du moyen-âge.

Le cortège passé, nous visitons les différentes salles de l'Hôtel-de-Ville et du Palais-de-Justice et nous y remarquons de fort belles tapisseries en cuir de Cordoue, des portes de chêne sculpté et des plafonds aux vieilles solives noircies par le temps. Nous voyons la salle du tribunal, très jolie et tout en chêne sculpté, l'ameublement est en velours vert ainsi que les tentures. Un tableau représentant le jugement dernier, la tribune, dont les sculptures méritent une mention particulière, chaque panneau étant différent, mais tout cela est bien vieux. Dans une autre grande salle, qui doit servir aux répétitions de la musique, si nous en jugeons par les pupîtres qui y sont rangés, se trouvent quelques portraits et une immense cheminée en pierre de Soignies sculptée.

Notre visite terminée, nous redescendons sur la place et nous nous trouvons en pleine kermesse, les saltimbanques commencent leurs parades et leurs représentations, bon nombre de boutiques étalent des pains d'épices et des poissons salés (dits stockfisch) que nos odorats et nos palais français n'apprécient pas à leur valeur flamande.

Sur la place, de jolies maisons ont gardé le cachet antique avec leurs créneaux et leurs fenêtres à petits carreaux.

Au loin la procession se déroule par la ville, nous la revoyons alors de plus près. Nous désirions visiter la seconde église, mais elle est, paraît-il, réservée à la procession qui en est sortie et doit y rentrer quand la bénédiction aura été donnée à un petit reposoir préparé à cet effet. Nous nous acheminons vers la gare, la ville est tout en fête, dans chaque estaminet l'on danse et l'on dansera jusque bien avant dans la soirée.

Arrivés de bonne heure à la station, nous devons attendre le départ de deux trains avant le nôtre, nous patientons une heure environ, distraits par le mouvement du

va-et-vient, y compris celui du tramway à vapeur qui retourne à Ostende et emmène beaucoup de monde également.

Notre tour arrive enfin, c'est une vraie prise d'assaut des compartiments, nous nous retrouvons pourtant et nous voilà repartis ; mais à Ghyvelde, il faut descendre pour la visite de la douane, mesure particulièrement ennuyeuse et inutile vu l'affluence, personne n'ayant de bagages ; il faut se soumettre et consentir à être parqués dans la petite cour de la gare-frontière, heureusement que le temps est beau, mais nouvelle prise d'assaut des wagons et nous arrivons à Dunkerque.

Les omnibus nous ramènent à l'hôtel bien vite pour le souper, car notre train repart pour Lille à 9 heures 50.

Notre journée s'achève gaiement, nous recausons de la procession et nous convenons tous que nous sommes satisfaits de l'avoir vue.

Nous avons passé ensemble de bonnes heures dont chacun gardera un agréable souvenir, et nous nous promettons de nous retrouver encore dans d'autres Excursions.

Il est minuit, nous voici à Lille, un serrement de main, un dernier adieu et chacun regagne sa demeure, content de sa journée et remerciant la Société de Géographie du plaisir qu'elle procure à ses Membres dans la belle saison.

Henri BEAUFORT.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

Géographie scientifique et commerciale. — Explorations et découvertes.

RÉGIONS POLAIRES.

Exploration de lord Lonsdale aux régions arctiques. — A son retour d'une exploration aux terres polaires du Canada, lord Lonsdale a résumé ainsi son voyage à un reporter de San-Francisco :

J'ai laissé l'Angleterre, le 20 février 1888, pour New-York. Mon intention n'était pas d'aller au pôle Nord ; je voulais purement et simplement explorer les îles de l'Océan Arctique, et faire des études sur les animaux et les oiseaux que je trouverais là.

De New-York je me rendis à Winnipeg, ayant été retenu pendant trois semaines par des tempêtes de neige. Le 7 du mois de mars, j'allai à Troy, d'où je traversai à Prince-Albert, une distance de 300 milles. Ce voyage dura trois jours.

De là je me rendis au lac Vert, où je fus obligé de faire usage des fourrures du pays. J'avais 69 chiens et 18 Indiens avec moi. La température était froide, et quelquefois le thermomètre marquait 40° au-dessous de zéro.

Ce voyage nous a demandé beaucoup d'ouvrage, et nous tenait humides du matin au soir. Le 7, nous atteignîmes le lac Arthabasca, 175 milles plus loin. Pendant deux jours, un épais brouillard nous enveloppa, qui nous empêcha de fermer l'œil et de faire cuire de la nourriture, parce que nous n'avions pas de bois à notre portée.

La pluie et la neige tombaient alternativement pendant les 800 autres milles que nous parcourûmes au milieu de grandes difficultés. Mais nous n'étions jamais plus de quatre jours sans nourriture. Plusieurs Indiens moururent de faim.

Le 1er juin nous arrivâmes au grand Lac des Esclaves, et nous trouvâmes la glace solide. Nous atteignîmes ensuite la baie de Soufre. Notre bateau fut pris dans la glace, et nous restâmes là vingt-huit jours.

Nos sauvages étaient terriblement fatigués. Finalement nous entrâmes dans une rivière où croissaient de nombreuses plantes aquatiques, et où nous vîmes la plus belle chute d'eau du monde. Cette chute a une hauteur de 200 pieds, large d'environ un demi-mille, et beaucoup plus belle que le Niagara. C'est dans cette chute que viennent se briser toutes les banquises, ce qui ajoute encore à la beauté du panorama.

Ensuite nous partîmes pour la rivière Pell dans un bateau mis grâcieusement à notre disposition par la Compagnie de la baie d'Hudson. Dans le mois d'août nous arrivâmes aux îles de Melville, sous la latitude 75, le point le plus éloigné qui ait

jamais été atteint au nord ; nous continuâmes notre cours des îles Melville à Kodiah en Alaska. Le froid était si intense au départ de Kodiah que, durant le voyage, tous nos chiens, à l'exception de 28, furent gelés. La plupart des Indiens souffrirent de cette température glaciale.

Pour ajouter à tous ces maux, l'expédition dut marcher quinze cents milles dans la neige, qui atteignait en certains endroits une épaisseur de onze pieds ; les chiens ne pouvaient traîner que les provisions absolument nécessaires.

Le 10 novembre, nous atteignîmes la mission russe de la rivière Yukon, et après de nombreuses difficultés, l'expédition arriva a Katima, du côté opposé de Kodiah.

Notre bateau ne put se rendre à cet endroit que le 12 mars 1889.

Lord Lonsdale revint ensuite aux États-Unis et en Angleterre par les voies normales.

Classification des Climats. — Les climats ont été classés, d'après la température moyenne, en sept classes bien distinctes :

1° Climat brûlant	de 27°.5 à 25°.
2° Climat chaud............	de 25°.0 à 20°.
3° Climat doux	de 20°.0 à 15°.
4° Climat tempéré..........	de 15°.0 à 10°.
5° Climat froid..............	de 10°.0 à 5°.
6° Climat très froid.........	de 0°.5 à 0°.
7° Climat glacé	de 0°.0 à 0°.

Voici la classification des climats en sous-climats, suivant la différence qui existe entre la température de l'hiver et celle de l'été. Tels sont les *climats constants*, comme ceux des îles ; les *climats variables*, tels que ceux de Paris et de Londres ; les *climats excessifs*, comme ceux de New-York et de Pékin ; les *climats marins* ; et enfin les climats continentaux.

On désigne ainsi la température moyenne de quelques points du globe :

Calcutta	28°.5	Pékin	12°.7
Jamaïque	26°.1	Paris..............	10°.8
Saint-Louis	24°.6	Genève.................	9°.7
Rio-Janeiro..........	23°.1	Boston...............	9°.3
Le Caire.......... ...	22°.4	Stockholm	5°.6
Constantine..........	17°.2	Moscou................	3°.6
Naples................	16°.7	Mont Saint-Gothard...	1°.0
Mexico...............	16°.6	Mer du Groënland.....	7°.0
Constantinople.......	13°.7	Ile Melvil.............	18°.7

Le Lieu habité le plus froid du globe. — On ignore, et pour cause, les froids vertigineux qui peuvent se produire au pôle même ; mais, en ce qui concerne les régions habitées, le point le plus froid du globe que l'on ait observé paraît être Werchojansk, en Sibérie orientale. Cette localité, vraiment sibérienne, est située, sur les cartes, à 67°34' de latitude nord et à 133°51' de longitude est de Greenwich ; son altitude est de 107 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le savant Pr Wild, de Saint-Pétersbourg. a eu le dévouement d'y observer et d'y noter la tem-

pérature pendant une année entière ; il convient de l'en féliciter chaleureusement. Voici les moyennes qu'il a obtenues :

Janvier	53°.1
Février	46°.3
Mars	44°.7
Avril	15°.8
Mai	0°.1
Juin	9°.6
Juillet	13°.8
Août	6°.4
Septembre	1°.6
Octobre	20°.2
Novembre	40°.1
Décembre	49°.9

Moyenne de toute l'année 19°.3 *au-dessous de zéro.*

On ne peut se demander sans inquiétude de quelle énergie vitale sont doués des êtres humains qui, après avoir supporté 13°.8 de chaleur au mois de juillet, sont soumis, en janvier et février, à des froids de 46° et 53° centigrades ! Et nous nous plaignons, à Paris, lorsque le thermomètre descend à 8 ou 10 degrés au-dessous de zéro !

Rappelons, en passant, que le calcul indique comme *zéro absolu* du thermomètre la température de — 273°. A deux cent soixante-treize degrés de froid, rien ne vivrait plus, vraisemblablement, sur notre planète : plus de dilatations, plus de contractions, ce serait la mort de tout ce qui existe à la surface de la terre.

— On organise en ce moment, sous le patronage de la Société de Géographie de Paris et de celle de Londres, une expédition internationale pour explorer la partie septentrionale du Groënland. Cette expédition, qui aura à sa tête un officier de la marine royale anglaise et deux explorateurs français, partira au printemps prochain avec des approvisionnements pour une durée de trois ans.

AMÉRIQUE.

L'exploitation des forêts aux États-Unis. — On sait avec quelle extraordinaire rapidité se fondent parfois des villes importantes aux États-Unis. Les faits de ce genre sont toujours utiles à enregistrer. Le *Scientific American* nous en donne un nouvel exemple en mentionnant l'histoire de la ville d'Aberdeen, de formation toute récente ; nous donnons ici le résumé de cette histoire digne d'intérêt.

La région qui avoisine la nouvelle ville d'Aberdeen est située sur les bords du Pacifique, dans le territoire de Washington ; elle comprend le havre de Gray : deux petites rivières, la Wiskah et la Chehalis, en baignent la surface. Une concession de 300 hectares comprenant les embouchures des deux rivières, a été faite par l'État à un sieur Berm. L'exploitation a commencé il y a trente-trois ans. La redevance à payer était fixée à 15 francs environ par hectare ; mais l'absence des moyens de communication, tant par l'intérieur que par mer, avait empêché le propriétaire de tirer parti de ses richesses. Il aurait abandonné tous ses droits pour fort peu de

chose, quand l'ouverture du grand chemin de fer du Canada au Pacifique a changé la situation ; cette voie ferrée a tout à coup fait affluer la vie sur cette côte négligée, et la ville d'Aberdeen, centre d'exploitation de la région, a été fondée sur les bords du havre de Gray. Elle n'a encore que 1,600 habitants, et en Europe ce ne serait qu'un village, mais il y en avait moitié moins il y a un an, et aux États-Unis, où on a l'habitude d'aller vite, on escompte l'avenir. Aberdeen a reçu le nom de ville ; à ses habitants, aux émigrants, à lui donner le développement nécessaire. A peine baptisée d'ailleurs, elle possède nombre d'institutions que l'on ne trouve pas dans une simple bourgade : elle a trois églises, deux écoles, une banque, quatre factoreries de saumon, un magasin général, une fonderie, un établissement de construction de chaudières et de machines, deux chantiers pour la construction des navires, deux hôtels, un journal hebdomadaire, et enfin, neuf scieries, débitant chaque jour près de 13,000 mètres cubes de bois ; c'est l'activité des habitants qui a créé et qui entretient toutes les institutions. Ajoutons que deux vapeurs font désormais un service régulier entre Aberdeen et Portland, et tiennent la ville en relation avec le monde civilisé dont elle est séparée sur terre, par l'immense forêt. Cette séparation cessera d'ailleurs bientôt, car deux embranchements du chemin de fer du North-Pacific se dirigent sur la ville naissante, et ne manqueront pas de donner une grande importance à la cité : aujourd'hui, tel lot de terrain, cédé par le propriétaire au prix de 50 francs, se revend 5,000 francs, cent fois plus cher. Au reste, la vie n'est pas à bon marché dans le nouveau port, et nous n'en voulons pour preuves que les salaires promis aux émigrants pour les attirer, et qui varient de 750 francs par mois, pour un contremaître de scierie, à 175, pour le manœuvre ; celui-ci n'a d'autres fonctions que de graisser les traverses sur lesquelles on traîne les troncs abattus. Nous devons faire observer que les ouvriers n'en sont pas plus à leur aise ; dans ces villes de nouvelle formation, loin des districts éloignés, une simple paire de bottes atteint souvent le prix de 200 francs. La majeure partie de la population est employée à l'exploitation des bois, et, sous ses efforts incessants, la forêt disparaît, là comme en cent autres endroits, avec une rapidité désolante ; cependant, on n'a pu encore y employer des machines, mais cela viendra pour achever l'œuvre de destruction. Rien n'est épargné : arbres majestueux atteignant jusqu'à 6 mètres de diamètre ou baliveaux, tout tombe sous la hache. Cependant les uns et les autres sont soumis à des traitements différents : les plus petits sont abattus au pied, mais pour les plus gros, on établit dans des entailles un échafaudage à environ 6 mètres du sol et c'est là que les bûcherons opèrent la section du tronc. Cette dilapidation du bois n'a d'autre raison que la forme des arbres, qui sont souvent deux fois plus gros à la base qu'à cette hauteur, et dont on ne craint pas de perdre une bonne partie pour épargner le travail et aller plus vite dans l'œuvre de destruction. Ces puissantes colonnes, laissées çà et là sur le terrain, donnent à la ruine de la forêt un aspect de désolation tout particulier ; de telles opérations réservent aux cultivateurs de l'avenir un formidable et redoutable travail de défrichement.

Des voies, composées de traverses que l'on graisse avec soin, permettent de traîner avec l'aide de bœufs, jusqu'aux cours d'eau, les tronçons tirés des arbres : ils y sont précipités et des débardeurs les conduisent jusqu'aux scieries où ils sont débités sans trève. De là, poutres, madriers et planches, passent sur les quais qui longent le havre de Gray ou qui bordent les rivières, et sont embarqués sur les navires pour être transportés vers le sud dans les centres de consommation.

A Aberdeen, le bois est roi, comme le coton dans le sud, le blé dans l'Iowa, le pétrole en Pensylvanie : malheureusement, comme pour ce dernier, c'est une royauté éphémère L'exploitation des forêts ainsi conçue ne peut longtemps durer ; là comme ailleurs, il s'agit d'une dynastie qui va s'éteindre ; mais l'activité anglo-

saxonne ne laissera pas le trône longtemps vacant, et c'est sans doute le blé et la vigne qui régneront bientôt dans ces plaines dénudées.

Nouveaux territoires des États-Unis. — Washington, 3 novembre. — Le Président Harrisson a officiellement proclamé aujourd'hui l'entrée dans les Etats-Unis des territoires nord et sud du Dakota.

Le pétrole à Chicago. — On a trouvé des sources de pétrole considérables à Lima, près de Chicago, et on a installé une conduite de 122 kilomètres de longueur pour envoyer ce combustible de Lima à Chicago, où il doit être utilisé par les nombreuses usines de cette ville. La dépense est de 7,000,000 de francs environ, et les conduites ont environ 20 centimètres de diamètre. On pouvait voir à l'Exposition Universelle, dans l'exposition du pétrole, le tracé de cette conduite.

La Découverte du Nouveau-Monde. — M. Melvil Dewez, directeur de la bibliothèque de l'Etat de New-York, travaille actuellement à une brochure qu'il compte publier au moment de la célébration du quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, et dans laquelle il prétend démontrer d'une façon irréfutable que l'illustre Génois n'a pas eu le mérite de découvrir le Nouveau-Monde le premier.

M. Melvil Dewez appuie son dire sur un manuscrit qu'il a découvert dans des circonstances assez curieuses, pendant un séjour qu'il fit récemment à Paris.

Un jour, se trouvant à la Bibliothèque nationale, il vit un de ses compatriotes, le général Daniel Butterfield, qui cherchait avec peine à déchiffrer un grimoire de saint Brenden, un abbé célèbre au sixième siècle. Il joignit ses efforts à ceux du général et tous deux arrivèrent à comprendre qu'il était question dans le manuscrit de la récente découverte d'un nouveau continent faite par une compagnie de moines français.

Les deux chercheurs furent aussitôt convaincus que c'était de l'Amérique que parlait saint Brenden et c'est ce qui a inspiré à M. Melvil Dewey l'idée de faire la brochure dont on parle déjà fort de l'autre côté de l'Océan.

Nous doutons que la gloire de Christophe Colomb en souffre beaucoup.

L'Avenir de la République Argentine. — « C'est une richesse de fraîche date, mais qui va croissant avec une rapidité dont nous n'avons guère d'exemple dans notre vieux monde. Dans les onze années qui se sont écoulées depuis la dernière exposition universelle, la population de la République Argentine s'est élevée de 2 1/2 millions à 4 millions d'habitants ; le commerce extérieur, de 400 millions de francs à 1,200 millions ; la longueur des chemins de fer, de 1,950 kilomètres à 7,500 kilomètres ; la capitale, Buenos-Ayres, qui n'avait en 1878 qu'environ 200,000 habitants, en compte aujourd'hui 450,000, et une ville nouvelle, La Plata, qui n'existait pas il y a six ans, en a déjà 60,000. Les États-Unis eux-mêmes ne marchent point d'un pas aussi rapide, et on peut déjà prévoir que la grande république du Nord ne tardera plus longtemps à avoir son pendant dans le continent du Sud.

Comme aux États-Unis, c'est le fonds qui manque le moins. La statistique officielle évalue à 4,195,000 kilomètres carrés la superficie de la République Argentine ; il est vrai qu'un statisticien simplement officieux, M. Latsina, ne la porte qu'à 2,894,257 kilomètres ; mais, même à ce chiffre réduit, c'est cinq ou six fois l'étendue de la

France. Ce vaste domaine est arrosé par quelques-uns des plus grands fleuves du nouveau monde : le Parana et l'Uruguay notamment, qui forment l'estuaire du rio de La Plata, ont à leur confluent une largeur de 40 kilomètres et de 175 kilomètres à leur entrée dans l'Océan. On ne compte pas moins de 120 espèces de minerais et de 197 essences végétales, et, dans la Pampa, un sol vierge, où l'humus atteint souvent une profondeur de plusieurs mètres ; enfin, le climat de la région tropicale du Chaco à la Patagonie offre une température moyenne de 21° à 6°, qui permet à la race blanche de cultiver la terre sans être obligée de recourir aux nègres, aux Indous ou aux Chinois. Cependant, si abondantes qu'elles soient, les ressources naturelles n'acquièrent une valeur qu'à la condition d'être fécondées par le travail de l'homme. Il n'y a pas bien longtemps, nous apprend Louis Guilaine, que la terre se vendait par lieue, à des prix représentant, à mesure qu'on avançait dans la Pampa, 3 francs, 2 francs, 1 fr. 50 c., et même 10 centimes l'hectare. Ces prix sont singulièrement dépassés dans les parties colonisées de la République, et la plus-value y croît pour ainsi dire à vue d'œil. Dans la province de Buenos-Ayres, par exemple, le prix moyen de l'hectare a monté de 16 francs, en 1883, à 160 francs en 1887...

Il est assez curieux d'observer la provenance de ces agents de production et de civilisation. Tandis que dans le continent du Nord, c'est la race anglo-saxonne qui fournit la plus forte part, sinon la presque totalité de l'émigration, le continent du Sud attire de préférence la race latine. Sur les 1,375,000 émigrants qui se sont établis depuis 1862 dans la République Argentine, les Italiens comptent pour 646,000, ou 65,25 p. c.; les Espagnols pour 145.000, ou 14,61 p. c.; les Français pour 92,000, ou 9,27 p. c. Viennent ensuite les Anglais, au nombre de 23,000 seulement, et les Allemands pour 15,000...

Grâce à la coopération de ces capitaux de souche latine, dans une contrée regorgeant de ressources naturelles, la reproduction a reçu une impulsion prodigieuse : la République Argentine est devenue le pays du monde le plus riche en moutons, et elle figure au troisième rang après les Etats-Unis et la Russie pour les bœufs et les chevaux. D'après la dernière statistique, elle possédait 70,453,655 moutons, 22,869,385 bœufs et 4,398,283 chevaux. Cela ne fait pas moins de 5 bœufs, 1 cheval et 18 moutons par habitant ; tout un troupeau ! »

De Molinari.

Commerce intérieur et mouvement de la navigation de la République Orientale de l'Uruguay (1888) — 1 broch. in-8°. Montevideo. Typ. Orientale. 1889.— Cette brochure n'est autre que le rapport adressé par M. Honoré Roustan, Dr de la Statistique Générale de l'Uruguay, à M. le Ministre des Finances Don Varela. Le commerce total, en 1877, a été de 237 millions de francs environ, soit 135 à l'importation et 102 à l'exportation.

En 1888, les chiffres ont été plus élevés :

Importation..................	165 millions de fr.
Exportation..................	155 —
Soit un total de..........	320 millions de fr.

L'Angleterre occupe le premier rang dans ce commerce, soit environ 80 millions de francs tant à l'importation qu'à l'exportation. Puis vient la France avec 50 millions, partagés également entre l'entrée et la sortie. Le Brésil suit au troisième rang avec 45 millions, dont les 2/3 représentent l'exportation. L'Allemagne est placée au quatrième rang avec 23 millions de francs, dont l'importation représente les 2/3. La Belgique est à peu près *ex-æquo* avec l'Allemagne ; mais, ici, c'est l'exportation à

destination de la Belgique qui absorbe les 2/3 du total. Suivent l'Italie, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, l'Ile de Cuba.

Les principales douanes de perception sont celles de Montevideo, de Paysandù, d'Independencia.

Les chiffres de 1888 marquent un excédent de 75 millions de francs sur 1887 et seulement de 45 sur 1884.

Le bétail sur pied figure dans l'exportation pour 4 millions 1/2 de francs, et les produits du bétail et des *saladeros* pour 110 millions de fr. environ.

Le mouvement de la navigation *outre-mer* du port de Montevideo a été :

A l'entrée, de 765 vapeurs en 1888 et de 638 en 1887, représentant une moyenne de 1.150.000 tonnes par an ;

A la sortie, de 777 vapeurs en 1888, et de 574 en 1887.

Quant aux voiliers, le mouvement a été, en moyenne, de 590 voiliers à l'entrée, avec 355,000 tonnes environ, et de 475 à la sortie, avec 296.000 tonnes.

Le cabotage et le mouvement des rivières donnent, en outre, un chiffre de 1.100 à 1.400 vapeurs, avec environ 1.200.000 tonnes, et de 2.000 voiliers, ne donnant qu'un total de 150.000 tonnes en moyenne.

Statistica della Emigrazione Italiana, avenuta nell' anno 1888 (Ministero di Agricoltura. Industria e Commercio. Direzione generale della Statistica. 1 vol. gr. in-8º. Roma. Typ. Aldina 1889.

Ce volume débute par l'exposé de la méthode suivie pour recueillir ces données statistiques. C'est là un exemple à recommander à toutes les personnes qui publient des travaux statistiques. Ces travaux, en effet, ne sont utilisables et comparables qu'autant qu'on sait comment ont été recueillis les faits qui leur ont servi de base.

Nous avons déjà parlé plusieurs fois de cette publication. Celle-ci nous fournit de nouvelles données pour l'année 1888. Le nombre des émigrants s'est élevé au-dessus de 290.000, dont 195.000 sans esprit de retour.

La province de Turin, ayant 1.029,214 habitants, a eu environ 9,000 émigrants ; celle de Milan, 1,115.000 hab., en a eu environ 7,000 ; celle de Naples (1,001,000 hab.), 3,600 seulement. Ainsi, le ciel bleu. le soleil, retiennent les Napolitains sur le sol natal, malgré leur grande misère, ainsi que le plaisir de se chauffer au soleil, de contempler un ciel sans nuage. Le plus grand nombre des émigrants vient des provinces de Trévise (40,000), de Rovigo (27,000), de Padova (ou Padoue), deVenise (ou Venezia) (24,000), de Vérone (21,000) ; puis suivent Salerne, Cosenza et Potenza. La province qui en a fourni le moins est celle de Porto Maurizio.

On distingue, entre ces émigrants, ceux qui émigrent d'une manière définitive et se rendent dans les différents Etats de l'Amérique du Sud, et ceux qui, se rendant dans des pays d'Europe, ne le font qu'avec l'esprit de retour.

Dans ce total n'entrent que 80,000 femmes pour 209,000 mâles. Le plus grand nombre des émigrants sont des cultivateurs ; ceci explique le succès qui couronne la colonisation qu'ils vont tenter au loin.

Si, au lieu de considérer la *province* comme unité, on considère la « région », on voit que la Vénétie tient la tête avec ses 50,000 émigrants ; le Piémont vient ensuite avec 17,000, etc.

82,000 émigrants sont partis pour les autres pays d'Europe : 24,000 en Autriche, 28,000 en France, 10,000 en Allemagne, etc.

3,000 seulement ont eu pour objectif l'Afrique septentrionale. 204,000 sont allés en Amérique (34,000 aux Etats-Unis et au Canada, 98,000 au Brésil, 66,000 à la Plata.)

Généralités.

Annuaire statistique de la Belgique (Ministère de l'Intérieur). 19e année. 1888. 1 vol. in-8°. Bruxelles. Imp. Monnom, 1889.

Nous avons déjà, à plusieurs reprises, signalé cette publication. On y voit que les latitudes extrêmes de la Belgique se trouvent à :

Meerle (prov. d'Anvers), 51° 30 au. N.

Et à Torgny (prov. du Luxembourg), 49° 30' 26" au S.

Les longitudes extrêmes sont marquées par :

Jalhay (prov. de Liége), 3° 43' 37" E. de Paris.

Et Adinkerke (Fl. Occidentale), 0° 16' 4" E. de Paris.

L'altitude culminante est la *Baraque Michel* (commune de Jalhay, province de Liége) 675 à 678 mètres au-dessus du niveau de la basse mer moyenne à vives eaux ordinaires.

L'altitude la plus basse est celle de Moëres-lès-Furnes (Flandre-Occidentale), à 0 m. 05 au-dessus du même niveau ou à 2 mètres 0856 au-dessous du niveau moyen de la mer, à Ostende.

La frontière maritime, le long de la mer du Nord, est longue de 67 kil.; la frontière hollandaise, de 293 au N. et de 138 à l'Est; la frontière allemande, de 97; la frontière luxembourgeoise grand ducale, de 129; celle du côté de la France, de 614; soit une longueur totale de 1.338 kilomètres.

On y lit encore que l'arrondissement administratif de Bruxelles a une superficie de 111.000 hectares, soit 1.110 kilomètres carrés, ou près de trois fois le département de la Seine, et une population de 709.000 habitants.

Travaux du port de Calais. — C'est en l'an 915 qu'on rencontre la première mention du port de Calais. En 997, Baudoin IV, comte de Flandre, régularise le chenal et fait construire un bassin. En 1303, Calais fait partie de la Ligue Hanséatique. Les Anglais, maîtres de la ville en 1347, creusent le chenal et construisent un second bassin d'échouage, ainsi que les digues.

Le port d'aujourd'hui était devenu insuffisant. La longueur des quais était de 1785 mètres, dont 1430 utilisables. La longueur du chenal n'était que de 100 mètres. On la porte en ce moment à 134; on approfondit le chenal à 3 m. 50 ou 4 mètres par des chasses plus puissantes et des dragages; on crée en avant un port ayant 1100 mètres de quai accostables à toute heure par des paquebots calant 3 et 4 mètres. On a creusé un nouveau bassin à flot de 3 mètres au-dessous des basses mers, avec 1750 mètres de quai; il est fermé par de grandes écluses de 130 mètres sur 21; on établit un grand bassin de batellerie avec 1660 m. de quai.

Enfin on a doté Calais d'un nouveau bassin de chasse de 100 hectares. On a dépensé 15 millions, et il reste à en dépenser 18 pour exécuter la loi de 1881.

On a installé 13 grues hydrauliques, 2500 mètres carrés de hangars. Tout cela était indispensable pour sauver Calais qui déclinait à vue d'œil. En 1882, il y entrait 4564 navires, portant 1,205,255 tonneaux de marchandises; en 1884, cela tombait à 1,111,496 et en 1886, à 1,104,879. Le mouvement des voyageurs à Calais dépasse 200.000.

Exposition flottante. — Le projet d'exposition flottante qui semble

avoir été abandonné en France a été repris en Allemagne. On construit en ce moment chez nos voisins d'Outre-Rhin un vaisseau colossal destiné à faire le tour du monde avec une exposition à son bord.

Ce navire, dont les journaux allemands ne donnent pas les dimensions exactes, pourra emporter une provision de 3 millions de kilogrammes de charbon.

Outre les salles de lecture et pavillons divers, etc., il contiendra huit salons de treize mètres de long sur six de large, une boucherie, une charcuterie, une boulangerie, des débits de bière allemande et trois presses qui imprimeront un journal illustré de l'exposition, dont le texte sera en trois ou quatre langues. Trois machines à vapeur de 60 chevaux chacune serviront à la production de la lumière électrique.

On compte que cette exposition flottante sera prête dans un an et demi et qu'elle pourra commencer son tour du monde vers Pâques, en 1891.

Et chez nous, qu'est devenu le projet d'une exposition flottante à bord de la *Sarthe?*

La Houille, le Fer, etc., à la surface du Globe. — Malgré les quantités innombrables de charbon que l'on extrait chaque jour des entrailles de la terre, on n'est pas encore à la veille d'en manquer.

La production annuelle de la houille dans le monde entier est actuellement d'environ 11 ou 12 milliards de quintaux, ce qui équivaut à 30 ou 33 millions de quintaux par jour, tandis que la consommation journalière n'atteint que 25 millions de quintaux.

Sur ce chiffre, 240,000 quintaux seraient affectés aux machines à vapeur, 200,000 à la fabrication du gaz d'éclairage, 100,000 à la production des fontes, 80,000 à celle d'autres métaux, 100,000 aux manufactures, et 200,000 aux usages domestiques.

En 1887, la houille française est passée de 21,288,000 tonnes (près de 1,400,000 de plus qu'en 1886), à 22,952,000 en 1888 (chiffre provisoire, le plus élevé qui ait été obtenu jusqu'ici). De même, la consommation de la houille en France a atteint, en 1887, 31,191,000 tonnes, chiffre inférieur à celui de 1883, qui avait dépassé 32 millions.

Ce sont toujours les Iles-Britaniques qui tiennent la tête de la production houillère en Europe. Le chiffre est de 164,716,000 tonnes, en accroissement d'environ 8 millions sur 1883. Les États-Unis viennent ensuite avec 117,900,000 au lieu de 104,454,000 en 1883.

L'Allemagne vient au troisième rang, avec plus de 50 millions, la France au quatrième, la Belgique au cinquième, etc.

On évalue aujourd'hui la production totale de la houille dans le monde à 435 millions de tonnes au lieu de 400 en 1883.

Mœurs Orientales. — L'idée que nous nous faisons des harems est absolument fausse; elle tient à ce que les voyageurs qui nous en ont parlé ont été eux-mêmes hors d'état de bien voir.

Ils sont entrés dans un harem par faveur spéciale, à heure fixe, ont considéré les femmes comme on regarde des objets curieux, ont échangé quelques phrases par l'intermédiaire d'un interprète et se sont crus assez renseignés.

Tout d'abord, il est faux qu'une loi quelconque, religieuse ou civile, oblige les Orientales à se couvrir la figure dès qu'elles sont en public.

C'est là simplement une affaire d'habitude et de convenance, de même qu'il sied aux femmes chez nous de porter dans la rue des gants et un chapeau. Si les femmes de Constantinople, de Damas, du Caire, de Téhéran ne sortent que la figure cou-

verte, c'est parce qu'elles ont le sentiment naturel que le visage, étant la partie du corps la plus individuelle, est celle qu'il convient de cacher aux profanes ; c'est aussi parce qu'elles gagnent à cette mode une parfaite indépendance d'allures, pouvant se promener où il leur plaît, sans crainte d'être reconnues.

Il faut ajouter que la femme est, à beaucoup d'égards, en Orient, plus libre et plus privilégiée qu'elle ne l'est dans notre civilisation occidentale. Il lui suffit de mettre ses babouches à la porte d'une chambre où elle est, pour qu'il soit défendu d'y entrer à qui que ce soit, même à son mari.

Une femme qui épouse un homme d'un rang inférieur au sien non-seulement ne se rabaisse pas au rang de son mari, mais acquiert tout droit sur lui et sur tous ses biens.

Enfin, la loi musulmane permet toujours à la femme de demander le divorce, et de se remarier après un délai de trois mois.

On s'imagine volontiers qu'il doit être assez embarrassant pour une femme d'avoir à partager un mari avec trois collègues.

Mais on oublie que, par habitude et par tempérament, les Orientaux sont incapables de se faire la moindre idée de l'amour idéal ou simplement sentimental et que, par suite, il n'importe guère à une femme orientale d'être seule ou non à être aimée; d'autant plus que la facilité du divorce et le prix élevé que coûte l'entretien d'un harem garantissent, en quelque façon, à la femme, que son mari l'aime aussi longtemps qu'il la garde.

Et puis, somme toute, la polygamie, pour être légale et de tout point morale chez les Musulmans, n'en est pas moins assez rare.

Car non seulement les frais que coûte un harem sont fort élevés, mais il importe, pour la considération publique, qu'un harem soit bien tenu et ne manque d'aucun confort.

J. D. D.

Les Récoltes de Céréales dans le monde.

Janvier. : Australie, Nouvelle-Zélande, Chili et République Argentine.

Février-Mars : Indes-Orientales et Haute-Égypte.

Avril : Basse-Égypte, Syrie, Chypre, Perse, Asie-Mineure, Mexique et Cuba.

Mai : Tunisie, Algérie, Asie Centrale, Chine, Japon, Maroc, Texas et Floride.

Juin : Turquie, Grèce, Italie, Espagne, Portugal, Sud de la France, Californie, Orégon, Louisiane, Mississipi, Alabama, Georgie, Caroline, Tennessée, Virginie, Kentucky, Kansas, Arkansas, Utah, Colorado, Missouri et Maryland méridional.

Juillet : Roumanie, Bulgarie, Autriche-Hongrie, Russie méridionale, Allemagne, Suisse, France, Sud de l'Angleterre, Nebraska, Iowa, Illinois, Indiana, Michigan, Ohio, New-York, Nouvelle-Angleterre et Maryland occidental.

Août : Belgique, Hollande, Grande-Bretagne, Danemark, Pologne, Minnesota, Wisconsin, Dakota, Canada, Colombie, Manitoba.

Septembre-Octobre : Écosse, Suède, Norwège, Russie septentrionale.

Novembre : Pérou, Afrique méridionale.

Décembre : Birmanie.

Baltimore Journal of Commerce.

Le mouvement des lettres dans le monde entier. — La Direction générale des postes aux États-Unis a établi une curieuse statistique. D'après ce travail, il y a eu en 1886, entre tous les habitants du globe, un échange

de 5 milliards 864 millions de lettres, de 1 milliard 77 millions de cartes postales, de 4 milliards 450 millions d'imprimés et de 104 millions de paquets d'échantillons, soit, au total, 11 milliards 640 millions d'objets.

D'après le même document, les postes du monde entier occupent 489,000 employés, répartis dans 154,000 bureaux.

— Une intéressante adjudication a eu lieu en novembre 1889 à la direction des postes et télégraphes, rue de Grenelle. Il s'agissait de passer un marché de 40,000 kilogrammes de gomme nécessaires à la fabrication des timbres-poste pour l'année 1890. Marché plein d'aléas, s'il en fut, pour les soumissionnaires, car le produit qu'ils se chargent de procurer passe par des alternatives très fréquentes de hausse et de baisse : les 100 kilogrammes de gomme du Sénégal qu'ils sont tenus de fournir valent parfois 200 et 210 francs. Lors de la dernière adjudication, le soumissionnaire avait consenti à livrer les 100 kilogrammes pour 169 fr.

Ce chiffre de 40,000 kilogrammes de gomme, qui semble tout d'abord exagéré, le paraîtra moins quand on saura qu'il sera utilisé à la fabrication de un milliard cinq cents millions de timbres. Dans ce nombre figurent presque uniquement les treizes sortes de timbres français ; les timbres des colonies, de Monaco et de la Tunisie n'entrent dans ce total que pour le chiffre de sept millions cinq cent mille.

En 1875, lorsque l'administration des postes et télégraphes commença elle-même à fabriquer ses timbres, elle n'eut à en mettre en circulation que 700 millions. Ce chiffre s'éleva chaque année. et l'on voit qu'il aura plus que doublé en 1890.

Deux cent quarante personnes sont employées, rue d'Hauteville, à cette fabrication. L'une des besognes les plus importantes est le « comptage » des feuilles, qui contiennent chacune 300 timbres. Ce papier n'est pas compté et contrôlé moins de treize fois, et les frais de comptage sont de beaucoup supérieurs à ceux de l'impression.

Le « gommage » est fait mécaniquement. Lorsque les feuilles sont imprimées, on les fait passer sous des cylindres enduits de gomme. Ce n'est qu'après, lorsqu'elles sont sèches, qu'a lieu l'opération dite du « perforage », par laquelle on entoure chaque timbre d'une ligne de points ajourés.

L'eau dans les grandes villes. — Paris, nous ne l'avons que trop répété, est la capitale la plus mal partagée sous le rapport de l'eau potable mise à la disposition de ses habitants.

La ville la plus favorisée sous ce rapport est Rome, et cependant elle est bien mal pourvue si on la compare à l'ancienne Rome, qui recevait de différentes sources sept fois plus d'eau que n'en a aujourd'hui la capitale de l'Italie. Après Rome, c'est Vienne qui est la mieux pourvue ; la pureté de son eau est renommée.

Ensuite viennent les autres capitales, et enfin Londres qui n'a pas proportionnellement beaucoup plus d'eau que Paris, mais où il y a une distinction beaucoup mieux établie entre l'eau de rivière et l'eau de source qui est fournie par sept compagnies concessionnaires différentes.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LES OCÉANS ET LES MERS

DISTRIBUTION, — COMPOSITION. — SALURE

M. Gosselet fait, tous les jeudis, à cinq heures et demie, un cours à la Faculté des Sciences sur la Géologie appliquée à la géographie. Il parle, cette année, des Océans et des Mers.

Par une faveur qui nous est précieuse, il a bien voulu nous autoriser à recueillir la substance de son enseignement pour le plus grand profit des lecteurs de notre Bulletin.

On trouvera dans ces magistrales leçons une foule d'idées neuves et ingénieuses. Au rédacteur seul seront imputées les erreurs de détail qui échappent à un élève.

A. MERCHIER.

La surface du globe terrestre peut être évaluée à 510 millions de kilomètres carrés.

On dit communément que les mers et les océans couvrent les trois quarts de ce globe. A vrai dire, la surface des mers est 374 millions de kilomètres carrés, les terres émergées occupent une superficie de 136 millions de kilomètres carrés.

Mais il y a encore quelques parties du globe inconnues : 6 millions de kilomètres carrés au Pôle Nord ; 17 millions de kilomètres au Pôle Sud, soit un total de 23 millions de kilomètres.

Il n'en reste pas moins 351 millions de kilomètres de mers connues.

Pour contenter tout le monde, on peut aller du connu à l'inconnu et répartir ces régions mystérieuses en gardant la proportion de 1 à 3. Nos 23 millions de kilomètres se partageront en 6 millions de kilomètres

pour la terre, 17 millions pour la mer ; nous aurons ainsi le chiffre définitif :

Surface de la terre : 142 millions de kilomètres carrés.

Surface de la mer : 366 millions de kilomètres carrés.

Les terres et les mers ne sont pas réparties d'une façon uniforme à la surface du globe.

Un géographe allemand, Carl Ritter, a imaginé une façon ingénieuse de partager la terre en deux hémisphères. L'un renferme presque toutes les terres : l'Europe, l'Asie, l'Afrique, toute l'Amérique du Nord et l'Amérique centrale, la majeure partie de l'Amérique du Sud ; c'est l'hémisphère tellurique. L'autre ne renferme que les îles de l'Océanie, l'Australie et la pointe terminale du continent américain, c'est l'hémisphère océanique. Même dans l'hémisphère tellurique, la mer occupe encore le premier rang avec 134 millions de kilomètres carrés contre 120 millions occupés par la terre. Dans l'hémisphère océanique elle occupe 233 millions et demi et la terre est réduite à 21 millions et demi.

Si nous considérons maintenant les deux hémisphères formés par l'Équateur, nous trouvons au nord, pour les mers, 150 millions de kilomètres, pour les terres 104 ; au sud, pour les mers 216, pour les terres 38 !

Il est à remarquer que tous les continents convergent vers le nord, qu'au contraire ils s'effilent au point de disparaître vers le sud. C'est ce que montre la projection en étoile ; mais le simple examen du planisphère nous fait voir une grande accumulation de terres vers le nord et, au contraire, leur raréfaction vers le sud. A partir du 60e degré de latitude sud on ne rencontre plus de terre digne de ce nom.

Les trois grandes masses terrestres, ancien continent, nouveau continent, Australie, sont séparées par trois océans : l'Atlantique entre l'Europe et l'Afrique d'une part, l'Amérique d'autre part ; le Pacifique entre l'Amérique et l'Asie ; l'Océan Indien entre l'Afrique, l'Asie et l'Australie.

Il y a une zone où ces trois océans sont très nets, mais vers le sud ils se confondent en un seul. Ce nouvel océan peut s'appeler Glacial Antarctique. Il nous est d'ailleurs peu connu.

Autour du Pôle Nord, il y a encore de la mer. Il y a même une communication maritime ininterrompue entre l'Atlantique et le Pacifique par le nord de l'Europe et de l'Asie, ainsi que l'a prouvé, en 1878, le périple du savant suédois Nordenskiold. C'est le passage du Nord-Est, auquel correspond le passage du Nord-Ouest exploré en 1853 par Mac

Clure et reliant les deux océans par le nord de l'Amérique. Mais ici nous sommes, à vrai dire, en présence d'une série de détroits. Les parties larges sont elles-mêmes peu profondes. Le détroit de Davis n'a que 700 mètres, celui entre le Groenland et l'Islande 550. Ce n'est pas un océan, bien que l'usage ait consacré l'appellation d'océan Glacial Arctique.

Outre les océans, il convient de signaler la zone des *Méditerranées*.

Entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique s'étend notre Méditerranée, qui a vu se développer sur ses bords la civilisation du vieux monde. Coupée en deux parties par un véritable seuil sous-marin qui part du cap Bon, en Tunisie, pour rejoindre la Sicile, elle retrouve son pendant en Amérique dans le golfe du Mexique et la mer des Antilles. Le long chapelet d'îles qui s'étend entre les deux Amériques délimite ainsi, avec l'isthme central, une véritable Méditerranée, analogue à la nôtre, car le seuil sous-marin se retrouve, partant du Yucatan, pour aller rejoindre la Floride en passant par Cuba.

La mer Malaise constitue aussi une véritable Méditerranée. Cette zone a une grande importance en géologie, car c'est un centre de formidables éruptions volcaniques.

A ces Méditerranées, il convient d'ajouter des mers intracontinentales telles que la mer Baltique, la mer Rouge, la baie d'Hudson ; et aussi des mers latérales comme la Manche, le golfe St-Laurent, la mer Jaune, etc......

Un regard jeté sur le tableau suivant permettra de se rendre compte de la surface respective occupée par les mers les plus importantes :

TABLEAU DE LA RÉPARTITION DES MERS ET OCÉANS.

OCÉANS.

	Avec leurs dépendances.	Sans leurs dépendances.
Océan Pacifique......	175 millions 1/2 k. q.	161 millions k. q.
Océan Atlantique....	88 millions 1/2 »	79 millions »
Océan Indien.........	74 millions »	72 millions »
Océan Antarctique..	20 millions 1/2 »	
Océan Arctique......	15 millions 1/2 »	
Total.......	374 millions k. q	

MÉDITERRANÉES.

Intercontinentales..	Mer Malaise............	8.200.000 k. q.
	Mer des Antilles........	4.600.000 »
	Méditerranée............	2.900.000 »
Intracontinentales..	Mer Rouge.............	449.000 »
	Mer Baltique...........	415.000 »
	Golfe Persique..........	237.000 »

MERS LITTORALES.

Groupe Atlantique ..	Mer du Nord...........	548.000 k. q.
	Golfe St-Laurent........	274.000 »
	Mer de la Manche......	204.000 »
Groupe Pacifique....	Mer de Bering..........	2.323.000 »
	Mer d'Okhotsk..........	1.507.000 »
	Mer Jaune..............	1.228.000 »
	Mer du Japon...........	1.043.000 »
	Mer de Californie.......	167.000 »

L'examen de ce tableau peut donner lieu à quelques remarques intéressantes.

On voit, par exemple, que la mer Méditerranée américaine est le double de la nôtre.

On voit encore que ce golfe St-Laurent, qui paraît si peu de chose sur nos cartes d'Amérique, est en réalité plus grand que cette Manche qui nous paraît considérable !

Mais quelle différence y a-t-il entre nne mer et un lac ?

D'abord la mer est plus grande ; ensuite elle est salée. Le moment est venu de rechercher ce que renferme l'eau de la mer.

Qui dit eau dit par cela même combinaison d'hydrogène et d'oxygène; il y a encore des sels et des gaz en dissolution, des particules minérales en suspension, des êtres pourvus de vie, animaux ou végétaux.

Grâce à cette complexité d'éléments, la mer contient presque tous ceux de la terre ; quelques-uns, il est vrai, se retrouvent seulement dans les cendres des animaux marins ou même ne se laissent reconnaître que par l'analyse spectrale.

C'est ainsi qu'on retrouve, dans l'eau de la mer, de l'azote, du carbone, du chlore, du sodium, du magnesium, du calcium, du phosphore, du soufre, du potassium, etc.

Les cendres d'animaux où l'analyse spectrale ont révélé la présence de fluor, de zinc, de fer, de nickel, de plomb, d'argent, d'or, etc.

Dans le fucus de nos côtes, il y a du cuivre et du zinc.

Dans le zostère, on trouve du manganèse, du cobalt et du nickel.

Dans certains coraux il y a de l'argent.

Il y a quelques corps dont la présence n'a pu, jusqu'à présent, être reconnue dans l'eau de mer, tels sont : le selenium, le bismuth, l'antimoine, le mercure, le platine, etc.

La plupart des corps que l'on trouve dans l'eau de mer y sont à l'état de combinaisons, de *sels*.

Si la mer venait à s'évaporer, elle laisserait à sa place une couche de sels de 50 mètres d'épaisseur.

Ces sels sont des chlorures, des sulfates, même quelques carbonates. Voici d'ailleurs un tableau de sa composition. Pour 100 parties de sel marin on a :

Chlorures..	de sodium....................	78,32	89,45
	de magnésium................	9,44	
	de potassium.................	1,69	
Sulfates.....	de magnésie..................	6,40	10,34
	de chaux	3,94	
Divers (carbonates, etc.)......			0,21
			100,00

Le chlorure de sodium étant le sel nécessaire à notre alimentation, on voit combien le dépôt salin maritime a besoin d'être épuré et débarrassé de sels étrangers avant d'être livré à la consommation. C'est le chlorure de magnésium qui donne à l'eau de mer sa saveur amère. Le sulfate de magnésie la rend purgative.

La mer est loin d'avoir une salure uniforme.

L'évoporation à la surface influe sur la salure. Il va de soi qu'une grande évaporation a pour résultat une plus forte salure de l'eau qui reste. Inversement l'eau qui tombe à l'état de pluie la diminue.

La quantité de sel peut être déterminée par la densité de l'eau. Plus cette densité est forte, plus l'eau contient de sels en solution. Ceci posé, on a remarqué dans l'Océan indien qu'au mois de septembre, époque de sécheresse, la densité de l'eau varie de 1,0271 à 1,0248, tandis qu'au mois de février, époque des grandes pluies, cette densité variait de 1,0253 à 1,0235.

La formation des glaces influe sur la salure de la mer. La glace est presque de l'eau pure. Au moment de sa formation, l'eau, qui se con-

gèle, abandonne les sels tenus en dissolution et ceux-ci vont augmenter la salure des couches d'eau sous-jacentes. Au moment de la fonte des glaces, l'eau douce est restituée à la mer et la salure diminue.

La présence des côtes exerce une grande influence sur la salure. Cette influence se manifeste même près des petites îles, mais elle est surtout sensible pour les continents grâce à l'apport des eaux fluviales qui diminuent la salure. C'est ainsi qu'à l'embouchure du Congo la densité de l'eau varie entre 1,0258 et 1,0263, tandis qu'au large elle varie entre 1,0271 et 1,0276. La densité à l'embouchure de la Plata est 1,0224 : au large elle devient 1,0227.

On comprend dès lors que des mers différentes présentent des différences de salure. C'est ainsi que pour 100 parties d'eau l'Océan atlantique renferme 3,69 de sel ; le Pacifique 3,68 ; l'Océan indien 3,67 ; la Mèr du Nord 3,4.

La profondeur exerce aussi son influence. D'une manière générale, la salure décroît avec la profondeur jusqu'à 1,800 mètres ; au delà, elle augmente.

Après avoir posé ces principes généraux, il n'est pas inutile de voir leurs applications pour les différentes mers.

Au point de vue de la salure, on peut diviser l'Océan en cinq zones :

1° Une zone équatoriale : il y pleut beaucoup et la salure y est faible :

2° Deux zones à moussons. Là règnent des vents violents, par suite il se produit une grande évaporation ayant pour conséquence une forte salure ;

3° Deux zones normales. On pourrait encore signaler deux zones glaciales où se produisent les phénomènes indiqués plus hant pour la glace.

En plus de ces zones régulières, il convient de signaler des zones de concentration où l'eau atteint son maximum de densité de salure 1,0285. Pour l'Atlantique on trouve de ces zones entre les Canaries et le Cap Vert : entre l'île St-Hélène et l'Ascension. Pour le Pacifique on en trouve près des îles de la Société. Pour l'Océan indien entre l'Afrique et l'Australie.

Passons maintenant à la Méditerranée.

Là se déversent de grands fleuves, au débit considérable, comme le Nil, le Don, le Dnieper, le Danube, le Pô, le Rhône. Ces fleuves viennent se déverser surtout dans le bassin oriental de la Méditerranée.

La première idée qui vient à l'esprit est donc que la salure sera moins forte à l'Est qu'à l'Ouest : c'est précisément l'inverse qui a lieu Cela tient à une évaporation très active due à ce que les courants d'air surchauffé qui se sont formés au-dessus du Sahara arrivent librement dans la partie orientale de la Méditerranée. Au contraire, pour la partie occidentale ils sont arrêtés ou tout au moins atténués par la masse du plateau de l'Atlas.

Cette évaporation amène un excès de salure à *la surface* : les eaux superficielles de la Méditerranée, plus denses que celles de l'Océan, tendent à gagner le fond pour être remplacées par l'eau plus légère qui trouve accès au détroit de Gibralter. De là un double courant : l'un superficiel, d'Océan à Méditerranée, un autre plus profond, en sens inverse.

Voici du reste quelques chiffres relatifs aux différences de salure dans la Méditerranée. Vers les Baléares, on trouve la densité 1,0274 ; à l'Est de la Sicile 1,0280 ; entre la Sicile et Crète 1,0286 ; 1,0286 ; vers les Syrtes (golfe de Gabès), 1,0294.

Les chiffres de la Mer Noire sont aussi instructifs. La densité y tombe à 1,0143. C'est qu'en effet, il n'y a plus là de grande évaporation ; le Don, le Dniéper, le Danube apportent une masse d'eau extrêmement considérable. La mer d'Azof n'est presque qu'un marais d'eau douce (palus méotide des anciens). En certains points les Scythes y menaient même boire leurs chevaux, ce qui était un sujet d'étonnement pour les Grecs.

On comprend qu'ici encore il se produise un double courant, mais en sens inverse de celui qu'on signalait tout à l'heure : L'eau plus dense de la Méditerranée s'enfonce au Bosphore et aux Dardanelles pour céder la place aux eaux plus légères de la Mer Noire ; d'où courant superficiel de la Mer Noire à la Méditerranée, courant profond de la Méditerranée à la Mer Noire.

La Mer Rouge présente un phénomène inverse si on la compare à la Mer Noire.

La Mer Rouge est un long boyau enserré à gauche et à droite par d'épaisses terrasses pierreuses qui réfléchissent les rayons d'un soleil très ardent. On pourrait la comparer à un chemin creux enserré entre deux murs. Au nord, l'isthme de Suez transforme le couloir en cul-de-sac. Au sud l'étroite porte de Babel Mandeb est insuffisante pour livrer passage à un courant d'air puissant. L'évaporation est donc ex-

traordinairement intense à la surface de la Mer Rouge et l'eau y atteint la densité de 1,03 ! c'est la plus salée de toutes les mers.

Passons maintenant aux mers septentrionales.

Pour la mer du Nord, dans les parties centrales, la salure y diffère peu de celle de l'Océan, mais il n'en est plus de même dans le voisinage des côtes. Ainsi le long des côtes de Hollande jusqu'à Hambourg, la salure est beaucoup plus faible. Cela s'explique par l'apport des eaux fluviales de ces grands cours d'eau qui se nomment Elbe, Rhin, Escaut.

La mer Baltique ne communique que faiblement avec la masse océanique par les détroits Danois. Elle reçoit des fleuves considérables en commençant par l'Oder pour finir par la Neva Les terrasses de Suède y déversent aussi par les *elfs* beaucoup d'eau douce. Il n'est pas étonnant dès lors de voir la salure diminuer au fur et à mesure qu'on s'avance vers l'Est et vers le Nord.

C'est ainsi qu'au Skager-Rak pour 100 parties d'eau on trouve 3 parties de sel, on n'en trouve déjà plus que 2 au Cattégat, 1,9 au Grand Belt et nous ne sommes encore qu'à l'antichambre. A Dantzig nous n'avons plus que 0,65 ; au 65° de latitude Nord 0,26 : c'est de l'eau douce.

Dans la mer Baltique, la salure est toujours plus considérable au fond qu'à la surface. Mais ce sous rapport il faut distinguer la partie occidentale voisine des détroits danois de la partie orientale située à l'E. de Falster, A l'Ouest la salure du fond est considérable, presqu'égale à celle de l'Océan ; à l'Est elle s'abaisse beaucoup sans jamais atteindre toutefois celle de la surface.

La faune de la Baltique est en rapport avec la qualité des eaux ; elle est pauvre, d'autant plus pauvre que la salure est moindre. Elle se compose d'espèces cosmopolites qui peuvent supporter le plus facilement les variations dans les conditions d'existence et qui n'atteignent du reste qu'une taille médiocre. Parmi les poissons, on y compte 30 poissons de mer et 20 d'eau douce : ceux-ci dominent surtout dans la partie orientale.

Ainsi nulle part ne se trouve l'uniformité dans la nature, pas même dans l'immuable Océan.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

SOUVENIRS DE 30 ANS

A CHEVAL
A TRAVERS LA TURQUIE
EN 1854.

NOTES DE VOYAGE D'UN LILLOIS (1)

Chasseur d'Afrique.

Avec Carte-Itinéraire.

DE LAGHOUAT (Algérie) à GALLIPOLI, VARNA & SÉBASTOPOL

Mustapha, près Alger, 9 *mars* 1854.

Partis de Laghouat, le 11 février 1854. nous sommes arrivés à Blidah le 24 par le plus affreux temps que j'aie vu dans ce pays.

Le vent, la neige ont failli nous faire perdre la moitié de notre effectif au passage des montagnes de l'Atlas

Je fais partie des 4 escadrons de guerre pour la Turquie. Tout est prêt, nous attendons tous les jours l'escadre qui doit nous y conduire.

Voilà enfin les beaux jours près d'arriver.

---

(1) M. le Capitaine-Commandant Bailloeuil, alors sous-officier au 1er régiment de chasseurs d'Afrique ; l'un des héros ignorés de la célèbre charge de Solférino et de celle de Gravelotte, qui, géographe à ses heures, consigna ses impressions de voyage en y ajoutant la carte de ses itinéraires ; notes qu'il a bien voulu me communiquer et que j'ai coordonnées et rédigées pour ses contemporains et nombreux amis qui liront avec intérêt ces souvenirs rétrospectifs de leur honorable et si estimé concitoyen. — A. Eeckman.

Nous avons déjà vendu à l'avance chez un bonnetier 15.000 paires de chaussettes russes. Je laisse ma malle chez un de mes amis à Alger qui aura mon adresse pour l'envoyer, dans le cas où le régiment retournerait en France former, comme on le dit, la garde impériale. Nous sommes occupés toute la journée de ces préparatifs, j'ai très peu de temps à dépenser. La ville d'Alger nous prépare un punch d'adieu fulminant.

Mustapha, 10 *avril* 1854.

Je reçois une lettre de ma famille. Inutile de dire comment et avec quel plaisir je l'ai reçue.

C'est la dernière que je reçois probablement dans ce pays-ci.

On a commencé ce matin à embarquer 140 chevaux du 1er escadron, demain on continue par le 2e, et comme je suis du 3e, dans 4 ou 5 jours au plus tard, j'aurai commencé ma promenade sur la Méditerranée. Si mon tempérament n'a pas changé, je suis assez heureux relativement au mal de mer, mais nous naviguons malheureusement sur des petits briks marchands qui contiennent 30 chevaux au plus, ce qui veut dire que nous serons pas mal balancés. Nous sommes dirigés sur Gallipoli (Turquie), réunion générale de l'armée Française, y compris celle d'Afrique. Les premières 5 minutes que j'aurai à dépenser en débarquant me serviront à noter les détails de ma traversée, qui, selon les capitaines des navires, doit durer au plus 20 jours, et au moins 12.

Il est déjà parti d'Alger 7 bataillons d'infanterie, plus de l'artillerie, la gendarmerie, etc., etc.

Je pars avec campagnes, services, pour obtenir et gagner ce que tant de protégés ont obtenu et gagné avec le péché originel. Mais actuellement ce n'est plus la même chose. En Afrique, quand un escadron part en expédition, ils trouvent moyen de rester en garnison, aujourd'hui il faut marcher. J'en connais quelques-uns qui ont déjà la puce à l'oreille et un dérangement de corps. En toutes choses, il faut considérer la fin.

Le Maréchal des Logis C., de mon escadron, dont je t'ai déjà parlé, devant aller à Cambrai, est parti depuis quelques jours emportant mon portrait qu'il doit remettre chez moi.

Je laisse à Alger, chez M. de Bordenave d'Abère, rue Bab-Azoum, café Perpignanais, ma malle contenant quelques effets, de linge, etc. de peu de valeur, plus mes pistolets et mon sabre d'honneur souvenir des courses. Je laisse à ce monsieur mon adresse en cas d'évènement. C'est un

honnête homme et pour moi un ami sincère . si je reste deux mois sans lui écrire , il enverra tout au pays, et puis, connaissant beaucoup de monde au régiment, il sera toujours au courant des mutations.

Si j'avais fait comme Hazard qui était en convalescence à Lille en même temps que moi, peut-être serais-je officier aujourd'hui, en permutant avec un sous-officier de France, mais franchement, je préfère avoir 2 ans de grade de moins et faire partie de cette campagne d'Orient.

Le bruit court, depuis quelques jours, que les arabes cherchent à se soulever. Qu'ils nous laissent partir avant ! car la guerre de ce pays-ci n'est plus qu'une farce aujourd'hui.

A bord de la Conscienza, 18 *avril* 1854 (*premières nouvelles*).

J'écris à mon frère et le préviens de mon départ, ainsi qu'à ma sœur habitant l'Angleterre, à Norwich.

Je fus désigné comme chef d'un détachement de 28 hommes et 24 chevaux que j'embarquai sur une Goëlette de la force de 80 chevaux, le 16 avril. On leva l'ancre le 19 par un assez beau temps et je fis mes adieux à Alger, ne croyant jamais y revenir.

La Goëlette portait nom Conscienza Le capitaine se nommait Coste: lui et son équipage étaient Génois. Ils ne connaissaient pas un mot de français, ce qui ne me paraissait pas gai pour un aussi long voyage, heureusement que je m'étais muni d'un gros paquet de feuilletons, entr'autres Joseph Bazalmo, qui me furent d'une grande utilité pendant ma traversée.

Me voilà donc en pleine mer pour la 7e fois, mettant le cap sur Gallipoli. J'avais 32 ans. 10 ans d'Afrique, 24 jours de punition ; j'espérais que l'on penserait bientôt à moi pour le grade de sous-lieutenant. J'eus le temps de réfléchir pendant cette oisiveté de 20 jours, n'étant pas sujet au mal de mer. Je tuais des Russes pour venger la retraite de 1812. Je prenais des drapeaux, des canons. J'étais arrivé assez à temps à St-Pétersbourg, pour empêcher qu'on y mît le feu, afin d'y passer tranquillement l'hiver enveloppé de fourrures ! Je dois dire que ce ne sont pas les bons dîners que je faisais à bord qui me faisaient rêver ainsi. Les approvisionnements du capitaine n'étaient pas de 1re qualité, et malheureusement, il n'était plus possible de s'en procurer d'autres. Mauvais biscuit, mauvais vin, mauvais légumes. En viande fraîche, il n'y avait que 4 poulets poitrinaires à bord. Nous mangeâmes le plus gros le jour de Pâques.

On patientait en espérant arriver bientôt. Nous avions bon vent, et afin de ne pas perdre de temps, je conseillai au Génois de ne pas relâcher à Malte comme il en avait l'intention.

Je ne passai pas devant la régence de Tunis sans jeter un coup d'œil de regret en souvenir des 6 mois de séjour que j'y fis en 1846.

Nous laissâmes Malte à droite et entrâmes dans l'Archipel en doublant le cap Matapan. Nous doublâmes encore Scio Syra et fûmes forcés de jeter l'ancre à Ténédos, en face l'entrée des Dardanelles. Ici nous nous trouvons en société. Une cinquantaine de briks et voiliers de différentes formes sont en panne. Toutes ces cabanes flottantes arrivaient, soit : de France, de l'Angleterre, de l'Algérie, transportant des hommes, des bêtes, des vivres et matériel pour nourrir les uns et tuer les autres !

On correspondait avec les Anglais par des hurrahs, avec les Français en faisant sonner au trompette le refrain du régiment, on n'osait pas quitter son bord, car au premier bon vent, on mettrait à la voile immédiatement. Nous restâmes 2 jours ainsi, et enfin le 7 mai, au point du jour, cette petite flotte largua tout, et la Conscienza jeta l'ancre dans le port de Gallipoli à midi. Nous n'en étions pas fâchés, et nos chevaux non plus. J'en avais perdu 1, en route, qui s'était étranglé avec son licol.

J'étais tout yeux et tout oreilles, et il y avait de quoi. A notre arrivée on tirait le canon sur terre et sur mer pour saluer le débarquement du Maréchal St-Arnaud qui arrivait en même temps que nous.

Deuxième Lettre à bord de la Conscienza. 7 mai 1854,
10 heures matin.

Mon intention était de prévenir mon frère du jour de mon embarquement à Alger : mais, les hommes et les chevaux emballés le 19 à midi, nous ne devions mettre à la voile que le 20 au coucher du soleil, quand un bon vent nous fit partir à 10 heures du matin. J'ai le commandement et le droit de vie et de mort de 22 hommes et 22 chevaux (le mien compris). On m'a choisi de préférence à bord d'un bâtiment étranger ayant déjà fait ces voyages avec des Arabes de Tunis. On devrait bien remarquer cela quand on fait le tableau d'avancement. Mon capitaine est Génois, nous sommes collègues en ce moment. Je vis et mange avec lui, ce qui veut dire que sa cuisine ne vaut pas le diable : heureusement

que je suis exempt du mal de mer, car à terre même j'aurais mal au cœur.

Il est enragé pour le poivre, ce qui ne m'arrange pas, n'ayant que des souvenirs d'Alger ! Je n'ai pas besoin de décrire ce que sont les pays par où je suis passé. Le mauvais temps seul nous aurait fait relâcher à Malte, mais heureusement nous débarquerons, je crois, demain matin, 8 mai, à Gallipoli ! (Mer de Marmara).

Le balancement seul de ce *briquet* a occasionné la mort d'un cheval qui s'est étranglé avec son collier. Je ne comprends pas que le gouvernement fasse voyager ainsi des chevaux arabes entiers. Ils se battent dans la cale comme des enragés. Si nous étions restés là 25 ou 30 jours dont on nous menaçait, je ne sais comment tout cela aurait tourné.

Mettre des chevaux français, hongres ou des mulets, je comprends, ils sont calmes et froids. Sur une frégate à vapeur, on aurait mis 200 chevaux très facilement rendus immobiles et arrivant plus vite. Nous l'avons fait très bien en 1846 à Tunis.

Enfin, cette traversée qui m'inquiétait plus que la guerre elle-même, touche à son terme, nous avons dépassé Mételin et nous arriverons, je crois au détroit des Dardanelles à 4 ou 5 heures du soir. Ainsi demain, à cette heure-ci ce sera réglé. Qu'il me tarde de savoir ce qui se passe sur ce théâtre que je vois déjà de loin, il y a si longtemps que je suis au courant des événements ! J'ai croisé dans la Méditerranée une quantité innombrable de bâtiments à vapeur et à voiles. Un jour j'en ai compté 61 ! ! !

Vis-à-vis des ruines de Troie, à l'entrée des Dardanelles, nous nous sommes trouvés avec 13 bâtiments. On fait un tapage infernal de vivats et de saluts aux anglais. Ils nous surpassent en politesse. J'aurai vu trois parties du monde en quinze jours. Cela devait arriver; je débarque juste le 7 mai ! ! ! Une heure après le maréchal Saint-Arnaud qui est parti hier pour Constantinople. Lord Cambridge a débarqué hier aussi. Nous sommes campés à une demi-lieue de Gallipoli, pour 15 ou 20 jours dit-on. Je t'écrirai cela. On voit des Anglais en habits rouges et pantalons bleus. Tout l'opposé de nous. Mon détachement est arrivé le premier de la brigade des Chasseurs d'Afrique, quoiqu'il en soit parti beaucoup avant.

Devant Gallipoli. Bon ! bougre bon ! une lettre de Lille ! Ma dernière reçue à Alger est de ma sœur, la première ici de mon frère. J'espère sur la nouvelle formation. Si j'étais nommé adjudant, je ne manquerais pas de le leur dire. Il part des courriers pour la France

tous les cinq jours! Je suis de l'armée d'Orient, brigade d'Allouville. Gallipoli serait un triste pays s'il n'était pas occupé par tant de monde. La température me paraît être la même qu'en Afrique.

Je débarquai mes chevaux dans l'après-midi et je fis sans regrets mes adieux à la Conscienza que je n'ai plus revue depuis. Il ne faut pas longtemps pour juger de l'aspect d'une ville de Turquie. Ville sâle, mal bâtie en bois, mal pavée, pas éclairée la nuit. Peuplée de turcs et de grecs, qui s'accordent comme chiens et chats. Voilà Gallipoli. Au premier abord le turc paraît digne de sa réputation. Il a effectivement l'air fier, sévère. mais il ne faut pas longtemps pour le comparer à une statue qui n'agit que par ressort, ou à une machine à vapeur qui n'a plus la force nécessaire pour se mouvoir. Je crois que réellement leur sang est remplacé par de l'eau tiède. Un fait qui s'est souvent présenté pendant les 5 mois que j'ai occupé la Turquie, peut donner une juste idée de cette race qui décline de plus en plus.

Ils portent, chacun selon ses ressources pécuniaires, un arsenal plus ou moins complet de pistolets, poignards, couteaux, etc., à la ceinture, et paraissent tenir crânement le haut du pavé, et toute la largeur de la rue. Dès les premiers jours je leur cédai le pas, mais je trouvais étrange qu'une nation pour laquelle nous venions de bon cœur nous faire occire, ne fût pas plus courtoise et plus polie.

Un jour que plusieurs marchaient correctement alignés, je m'arrêtai et feignant de regarder attentivement une façade, j'attendis comment ils allaient s'y prendre pour rompre l'alignement sans me déranger : ce moyen me réussit très bien. Ils s'effaçèrent sans mot dire. Encouragé par ce succès, je marchai hardiment sans dévier ; on me fit place sans se plaindre. Je fis part de ce stratagème à mes camarades, qui ne manquèrent pas de m'imiter.

A partir de ce moment, nous continuâmes ce manège. Ils s'en aperçurent très bien et continuèrent à nous laisser le passage libre sans sourciller, même après avoir été bousculés.

Dans bien d'autres circonstances encore je pus me convaincre que cette fierté et cet air dédaigneux, étaient tout bonnement de l'abrutissement.

Les grecs sont les commerçants du pays. Ils trafiquent, brocantent un peu sur tout. On les appelle les juifs du pays, mais ils n'ont pas l'intelligence du juif mercantile de l'Algérie et de Tunisie.

20 mai 1854. — Les détachements arrivent successivement d'Alger. Les uns ont relâché à Gagliari, à Malte, les autres au Pirée etc. Il

n'est arrivé d'accidents que pour les chevaux : nous perdîmes en moyenne dans cette traversée 10 chevaux sur 100.

Chacun racontait ses impressions de navigation, et pendant longtemps, on n'employait plus au bivouac que les expressions des matelots. Vire de bord, largue la trinquette, quand va-t on lever l'ancre? où allons-nous mettre le cap ? Pour quel jour le branle bas de combat, etc. etc. Nous étions campés à 1 kilomètre de la ville dans un bel et bon terrain dont le produit fut perdu pour cette année-là.

Un grand mouvement se faisait à Gallipoli. Des troupes d'infanterie, cavalerie, artillerie, munitions, matériaux, débarquaient jour et nuit, arrivant de l'Algérie, de France et d'Angleterre. C'était la première fois que je voyais les troupes anglaises. Je remarquai qu'elles agissaient lentement dans tous leurs mouvements, mais que la discipline était mieux observée que chez nous. Sans bruit, sans murmurer, les anglais sont soumis à une obéissance aveugle, mais ils mettent trop de temps à exécuter un ordre donné. Une très mauvaise musique les tenait éveillés jusqu'à 2 heures du matin, mais aussi ne voyait-on pas un anglais debout au bivouac avant 9 heures. On se plaignit du bruit de cette musique, et elle cessa de nous casser les oreilles. A leur tour, ils se plaignirent d'être réveillés par les tambours et clairons. Mais on ne fit pas droit à leur réclamation. Je crois même qu'à dater de ce jour, ils cherchèrent à imiter notre vie de bivouac. J'en éprouvai un certain plaisir.

Arrivés avant nous en Turquie, ils furent dirigés sur Boulaïr (30 k. de Gallipoli) et employés à des travaux de défense de la presqu'île près le Golfe de Saras.

En résumé, je dois leur rendre cette justice c'est qu'ils gagnent beaucoup à être connus.

Quelques jours après mon arrivée, je fus désigné comme secrétaire d'une Commission de remonte, et me tins prêt à l'accompagner en Asie pour y acheter des chevaux. Ayant déjà été plusieurs fois détaché du régiment, soit à Tunis, Aumale, etc., pour ces sortes de missions, dont je m'étais bien acquitté, mais ces diverses absences avaient retardé mon avancement. Je réclamai au général Bosquet, et j'obtins de n'occuper cet emploi que pendant le séjour du régiment à Gallipoli.

Ce fut dans les meilleures conditions et avec le plus grand plaisir que le régiment quitta Gallipoli le 5 juin. La cavalerie sous les ordres du général d'Allouville, et toute la division : Infanterie, artillerie, train, etc., sous le commandement du général Bosquet. Le but de notre

voyage était de marcher droit sur Silistrie pour en faire lever le siége. Le temps était admirablement beau ; nous allions commencer le voyage en Orient de Lamartine ! Les loustics s'écriaient que nous mettions le cap sur St-Pétersbourg !

A notre première étape, nous campâmes à Morlardéré. En passant devant Boulaïr, nous y vîmes les Anglais occupés à des travaux de terrassements et de défense pour la presqu'île de Gallipoli.

Pendant cette journée et les suivantes, nous fûmes toujours favorisés par un très beau temps. Le pays que nous parcourions était très-boisé. et riche en agriculture. La vigne y est assez abondante et le vin conséquemment bon marché. Notre colonne étant composée de français qui traversaient le pays pour la première fois, nous eûmes l'avantage de payer les denrées à bas prix. Il n'en fut pas de même (m'a-t-on dit) des troupes qui vinrent après nous.

La population, moitié turcs, moitié grecs, paraissait peu disposée à nous recevoir en libérateurs. Nous n'en fûmes pas surpris.

De Gallipoli, 4 juin 1854.

Nous partons demain pour Andrinople où nous devons arriver le 15 courant.

Petit à petit Gallipoli aurait fini par arriver à la hauteur d'une sâle ville de France. Il y arrive tous les jours de nouveaux commerçants pour y trafiquer.

La 1re division est embarquée pour Varna sous le commandement de Canrobert.

Toute la journée la rade est pleine de fumée de la quantité de vapeurs arrivant ou partant Le 1er chasseurs d'Afrique est complet. Le 4e aux trois quarts. Ces deux régiments-là partent seuls demain pour Andrinople.

Le 6e dragons sera complet dans quelques jours. Le 6e cuirassiers commence à débarquer.

Les femmes grecques et turques sont admirablement belles. Les hommes très laids et sauvages. Je commence à baragouiner le turc. On dit que ces femmes sont aussi belles et plus abordables à Andrinople qu'ici, nous verrons cela ! ! ! Mais qu'elles sont jolies ! ! ! Je laisse aux journaux le soin de renseigner sur ce qui se passe, car nous ne savons rien.

D'après les différentes revues que l'on nous a passées, soit Canrobert,

le maréchal Riza-Pacha, Morris, etc, on se propose de nous remuer vigoureusement. On m'avait désigné pour la remonte, où je suis resté détaché jusqu'aujourd'hui. Les chevaux de ce pays sont très petits et presque tous hongres.

Quant au gibier du pays, les lièvres sont énormes, il y en a qui pèsent jusqu'à 12 livres.

J'ai vu le docteur Scrive, le médecin en chef.

J'ai procuré un cheval à M. Ladureau, de Lille, étant préposé à la remonte.

Nous attendons toujours des promotions qui ne viennent pas vite.

Le maréchal nous appelle tous les jours ses vieux amis, il veut nous faire tuer chacun 10 Russes ! ! !

Il commence à faire chaud comme en Afrique.

D'Andrinople, 18 juin 1854.

Nous sommes bien partis de Gallipoli le 5. Une grande partie des troupes d'infanterie et d'artillerie française et anglaise ont été embarquées subitement pour Varna. Le 1er chasseurs d'Afrique commença et ouvrit la marche par terre, nous n'avons été dépassés pendant toute la route que par une compagnie du génie réparant les chemins. Le pays que nous venons de parcourir est parfaitement cultivé et très riche, mais peu civilisé. Les Turcs le sont un peu plus que les Arabes, mais pas de beaucoup.

J'ai quitté Gallipoli le 5 juin, très curieux de voir l'intérieur de ce pays. C'est dommage qu'il n'appartienne pas aux Français. La carte donnera mieux que moi le nom des petites villes ou villages par où nous sommes passés nous dirigeant sur Andrinople où nous arrivâmes le 12. Il y a dans chaque habitation, c'est-à-dire dans chaque occupation, autant de Grecs que de Turcs se détestant mutuellement le plus possible. Je ne sais si les premiers ont toujours été ainsi, mais ils aimeraient mieux être sous la domination de Nicolas. Peut-être les frais de la guerre y sont-ils pour quelque chose, car ils me disent tous qu'on les force à payer quatre fois plus d'impôts que les Turcs. Ces derniers sont un peu plus civilisés que les Arabes, mais moins que les Grecs, quoique ceux-ci soient aussi bien en retard. Quant aux femmes, elles sont toutes très jolies, mais toutes sauvages. Je ne sais si elles ont été mal prévenues en notre faveur, mais à l'apparition d'un Français, Grec-

que ou Turque, crierait au secours si on s'en approchait seulement de dix pas. C'est donc un pays qui a besoin d'être refait.

Dans toutes les villes ou villages où nous passons, nous voyons autant de Grecs que de Turcs. Ils font quartiers à part et se détestent souverainement. Malheureusement pour les Grecs, les autres ont des droits sur eux, les accablent d'impôts et leur coupent la tête quand ils ne paient pas assez vite, ce qui arrive très souvent. De sorte que les Grecs ne nous détestent pas, mais aimeraient beaucoup mieux voir les Russes que nous. Rien de remarquable pendant la route qu'un pont de 173 arches. Si les Français étaient maîtres d'un pays comme celui-ci, quelle belle colonie on en ferait.

Andrinople ! ville immense, considérablement peuplée. Près de la ville, une île où bivouaquèrent toutes les troupes d'infanterie. Il y a une superbe mosquée entourée de 4 minarets qui indiquent les 4 points cardinaux et que l'on aperçoit à 20 lieues de la ville. L'intérieur est magnifique et très riche. Dans l'île se trouve une caserne turque où peuvent loger 30,000 hommes, mais mal bâtie (cette caserne).

En entrant en ville, le 13 juin, hommes, femmes encombraient les rues : bon signe, ce soir nous allons voir cela. Pas du tout. Le soir, c'est-à-dire avant la nuit (car il n'y a pas de réverbères). je vois bien des Turcs, des Grecs, des Arméniens, mais plus de femmes, elles se cachent comme les mauresques. Si elles sortent, voilées entièrement ! Elles sont toutes très jolies, mais il faut tirer des plans pour les voir.

Pas une seule maison de campagne en dehors de la ville et d'aucune de la Turquie, rues étroites, sâles, mal pavées, maisons presque toutes en bois, pas une seule sur les 15,000 qu'il y a dans la ville où l'on puisse s'asseoir et déjeuner. Le vin, pas trop cher, vendu par les Grecs. Les légumes verts consistent en oignons et fèves, et encore les fèves sont rares. Porcs, pas du tout. Ce qu'il y a de meilleur marché, ce sont les oies, poules, dindes. Nous quittâmes Andrinople le 24 juin. Le 6e cuirassiers et le 6e dragons nous avaient rejoints le 22 ainsi que la moitié du 4e chasseurs d'Afrique, le 3e régiment de zouaves, 6e de ligne, 3e bataillon de chasseurs à pied, les tirailleurs algériens, etc.

Seconde Lettre d'Andrinople, 20 juin 1854.

Pour les Musulmans, nous étions des chrétiens qu'on leur apprend à exécrer en naissant. Les Grecs professant la même religion que l'ennemi

que nous allions combattre, ne dissimulaient pas leur desir de nous voir exterminés par les Russes, préférant leur domination à celle du Sultan.

Les mœurs du Turc diffèrent bien peu de l'Arabe. Le Musulman est le même partout. Despote sur tout ce qui l'entoure, paresseux, sobre, avare, se privant du nécessaire, soit pour augmenter son sérail, ou se procurer les moyens de faire un voyage à la Mecque. Il faut cependant rendre cette justice à ce Turc, c'est qu'il est moins rampant et ne mendie pas comme l'Arabe. Assis et fumant son chibouq, sur un tréteau de quelques mètres au-dessus du sol, il fait piocher, labourer et récolter ses femmes et enfants, qui ne se dérangent du travail que pour lui porter du feu pour allumer sa pipe.

Il va sans dire que la vigne n'est travaillée que par les Grecs. Ils produisent aussi une affreuse liqueur appelée *mastic*. Cet alcool peu coûteux a été cause que bien des soldats ont manqué à leurs devoirs.

Malgré la froideur de l'accueil de la population, l'entrain, la gaîté, régnaient dans toute la colonne.

Les vieux refrains traditionnels d'Afrique se répétaient en route et au bivouac jusqu'à 10 heures du soir.

C'est dans cette disposition d'esprit que nous arrivâmes à Andrinople, après avoir bivouaqué le :

5 juin, à Marlardéré ;

6, à Kavak, où nous prîmes des bains dans le golfe ;

7, à Kaban ;

8, à Karabounar ;

9, à Keschau ;

10, à Kadikéeuï ;

11, à Ouzounkiupri ;

Je crois que c'est vers Ouzounkiupri que nous avons traversé un pont de 173 arches, construit, je suppose, sur un marais, car alors tout était à sec. Des sculpteurs improvisés ont gravé sur le pont un souvenir de notre passage.

12, à Etchelikéuï :

13, à Andrinople.

Cette ville, ancienne capitale de la Turquie, paraît superbe à une grande distance. On est bien désillusionné en y entrant. En effet, ses minarets, ses plaines fertiles et l'île du Sérail boisée, qui l'avoisinent, présentent de loin un coup d'œil ravissant. Une seule rue, mal pavée, pas balayée, la traverse dans toute sa longueur. Le mois du Ramadan

venait de commencer à notre arrivée. Ce carême des Musulmans tenait la ville animée jour et nuit. Dans tout autre temps, la vie doit y être insupportable. Pas d'hôtels propres, quelques mauvais gargotiers, pas de théâtres, pas de circulation possible la nuit, la ville n'étant éclairée en aucune saison.

Après le coucher du soleil, on est exposé à être assommé par un homme ou mordu par un chien.

Campés à un kilomètre d'Andrinople, nous y restâmes dix jours, et ce fut sans regret que nous quittâmes cette ancienne capitale, jadis théâtre des exploits de nos aïeux du Nord, avec Baudouin, comte de Flandre et Empereur de Constantinople, qui y perdit la vie et personne, je crois, n'a jamais désiré la revoir.

Espérant toujours arriver à temps à Silistrie, nous campâmes le :

24, à Takli-Mussiok :

25, à Karabounar-Tchiflick :

26, à Youmour-Faki :

27, à Karabounar ;

28, à Kénéré.

29, à Aïdos.

Cette petite ville me parut plus animée et plus gaie que les autres. Les habitants me parurent aussi plus affables. Pour aller d'Aïdos à Varna, nous traversâmes les Balkans, forêt immense, impénétrable. Une seule route de la largeur de dix mètres au plus la traverse. Je ne sais trop comment on peut y passer en hiver. Lorsqu'un araba (voiture du pays) était renversé, impossible de circuler.

Nous vîmes des traces de campement de l'armée russe de 1828. Il nous a semblé qu'il aurait fallu bien peu de monde pour empêcher une armée de franchir cette barrière dans laquelle on ne distingue rien à dix pas sur une étendue de vingt lieues. Je me déclare incompétent pour les dispositions à prendre en pareil cas ; or, je passe et ne regarde pas derrière moi.

Le 30, nous apprenons, hélas ! que les Russes ont levé le siège de Silistrie et on nous dirige sur Varna, en nous arrêtant le :

1er juillet, à Kapérani ;

2, à Aïvadjick ;

3, à Kamtchikdéré :

— Arrivée à Varna le 4 juillet. Les villages et villes que nous avons vus en route se ressemblent beaucoup, mais il n'y en a pas tant. Volailles et vin, pas cher, mais les trois derniers jours plus de vin ; cidre, pas très

bon. En-deçà et au-delà des Balkans, forêts vierges immenses, on marche près de 20 lieues dans le bois. Voilà donc la Mer Noire, des bâtiments, de la fumée ; nous revoyons les Anglais et ce que nous n'avions pas encore vu, les Écossais, très bien et richement vêtus, mais un peu indécemment : veste à pans, rouge bordée de blanc, grand bonnet en plumes d'autruches, jambes jusqu'aux genoux, enveloppées de rubans et carreaux rouges et blancs, petite jupe verte à carreaux jusqu'au milieu des cuisses seulement, le reste entièrement nu.

— Varna 4 juillet 1854. On nous fit camper à 5 kilomètres de la ville, en traversant le camp des Anglais, déjà installés depuis quelque temps. Pour quiconque a fait campagne, on doit se rappeler combien il est fatiguant d'assister à une installation de bivouac où l'on doit séjourner et lorsqu'on est éloigné des magasins de vivres et ravitalliement.

On ne s'aperçoit guère que la journée a été très fatiguante. L'esprit est trop préoccupé de ce tableau tout nouveau pour nous. Le silence ne commença à régner au bivouac que vers minuit.

Le 5. — A trois heures, nous recevons l'ordre de nous tenir prêts à passer une revue à huit heures. C'est pour nous présenter à Omer-Pacha ! Rien de plus intéressant et d'imposant à voir que cette réunion de Turcs, Anglais et Français de toutes armes. On ne reverra pas de sitôt, je crois, un si grand mélange de couleurs d'uniformes que cette escorte du maréchal St-Arnaud.

Omer-Pacha, avec sa figure peu distinguée, a été gracieux pour tout le monde. Saluant tous les officiers individuellement, voire même les sous-officiers et soldats décorés de la médaille militaire. C'est aussi la première fois que je vis le prince Napoléon défilant en tête de sa division.

Rentré à jeun et harassé à cinq heures du soir au camp, j'étais enchanté de tout ce que j'avais vu dans ma journée, avec une furieuse envie de casser un morceau de biscuit.

Rien de beau comme cette revue. Sur un haut plateau donnant vue sur le port et sur la Mer-Noire, 50,000 hommes alignés. L'état-major du maréchal composé d'officiers généraux et supérieurs anglais, turcs, de terre et de mer, le prince Napoléon commandant aussi une division.

Omer-Pacha a une figure très militaire et expressive, contrairement à tous les pachas du pays, qui sont tous gros et endormis.

Il nous a dit en passant devant nous et en français « qu'avec une

cavalerie comme la nôtre, on pouvait se passer d'artillerie »: il a salué individuellement tous les officiers et a serré la main à tous les capitaines.

Au défilé, chaque bataillon ou escadron criait : Vivent l'Angleterre et la Turquie, et les princes et généraux anglais criaient aussi fort et aussi vite que nous : Vive la France et les chasseurs d'Afrique !

C'est incroyable la réputation du régiment. Toute la journée, le bivouac est plein d'officiers anglais, qui sont en admiration devant nos chevaux. Lord Ragland avec le colonel a voulu tout voir en détail, et dit qu'il ne comprend pas que l'on soit arrivé avec des chevaux si bien portants après une route de 100 lieues. Il a ensuite ajouté que S. M. la reine Victoria paierait de son poids d'or un régiment comme cela. Cependant j'ai vu les dragons de la reine, ils sont autrement habillés que nous. Les simples cavaliers sont plus richement habillés que nos officiers. Aujourd'hui 10 juillet, les cuirassiers et dragons viennent d'arriver d'Andrinople. Dans cinq ou six jours, l'armée (tout compris), doit s'élever à cent mille hommes. Pas de maladie nulle part qu'un peu chez les Anglais. Au régiment, pas un malade depuis Alger.

Des bruits courent que nous partons dans quelques jours pour Silistrie. Il est assez drôle qu'étant si près des évènements, nous ne sachions pas au juste par où on va commencer. Les Turcs, tant cavalerie, artillerie et infanterie, sont en général mal vêtus et mal montés, et me paraissent mal disciplinés. Il en arrive tous les jours, les Russes ayant repassé le Danube et évacuant sensiblement, ceux-ci viennent se *retremper* ici.

Ils traînaient à la remorque quelques pièces de canons russes, toutes couvertes de sang figé, ils sont campés à côté de nous. On a acheté des chevaux aussi pour le 1er hussards, ils auront du mal d'être bien montés, les chevaux sont trop petits On prend des sous-officiers volontaires pour sous-lieutenants indigènes, dans les régiments que le général Ysuf organise.

On m'a offert d'y entrer comme lieutenant, j'ai refusé ; ce sont des pouilleux, et puis la guerre finie, ces régiments-là licenciés et avec deux ou trois ans de grade de lieutenant, je rentrerais dans un régiment de cavalerie comme maréchal-des-logis. J'ai la parole d'honneur du colonel que le premier adjudant qui passe officier je le remplace, ce qui veut dire que dans dix-huit mois au plus tard, je serai sous-lieutenant. (Un de nos intimes du régiment, nommé Reilhac, est passé au

2e cuirassiers à St-Omer, il doit embarquer demain ou après C'est un très brave garçon plein d'instruction).

P. S. Le service des dépêches et des postes est lent, mais il se fait aussi exactement qu'en France.

On nous dit que les Russes évacuent les principautés et demandent la paix.

M. Ladureau a toujours voyagé avec nous, mais je n'ose pas lui rendre visite avant qu'il sache qui je suis.

Des bruits de paix circulent toujours. Cependant on parle aussi d'une descente en Crimée plutôt qu'au Danube Les Russes évacuent. Je voudrais cependant les voir, quand ce ne serait que pour savoir comment ils s'en tirent. Il fait toujours très chaud, et, temps orageux souvent. L'eau de la Mer Noire n'est pas aussi salée que celle de la Méditerranée. J'y prends des bains très souvent.

6 juillet. — Nous voilà donc définitivement bivouaqués à cinq kilomètres de Varna. Je vais de temps en temps en ville, soit pour le service, soit pour m'y promener. Il n'y a rien de bien curieux à visiter. Varna est bien fortifié et a un beau port. Une redoute bien établie couronne la ville. Tous ces travaux de défense sont, dit-on, de la main des Russes. L'intérieur est aussi mal entretenu et malpropre que toutes les villes de l'Empire ottoman. Heureusement que ceux qu'on y rencontre le moins ce sont des Turcs. La vie de campagne au bivouac de Varna est absolument la même qu'en Afrique. Le service est un peu plus fatigant en raison des distances à parcourir, soit pour les distributions, abreuvoirs, etc.

7 juillet. — Une bonne nouvelle vient de se confirmer. Ce sont les nominations de cinq sous-officiers du régiment, promus sous-lieutenants. On fait un nouveau tableau d'avancement, j'y suis enfin porté ; j'espère donc être officier à la fin de cette campagne, si j'en reviens.

De l'ennui au découragement, il n'y a que très peu d'intervalle. C'est ce qui arrive toujours dans un camp et beaucoup plus vite qu'en garnison. Indépendamment du peu de ressources que les environs de Varna pouvaient nous procurer, soit en denrées et en distractions, nous étions, en outre, éclairés par un soleil dont nous avions à nous plaindre quoiqu'y étant cependant habitués depuis longtemps. Les Africains étant les moins nombreux dans cette réunion d'au moins 100,000 hommes, on doit comprendre si les troupes anglaises et nos régiments de France avaient bien plus à souffrir de cette chaleur insupportable

accompagnée d'un vent qui faisait mal aux yeux des hommes et des bêtes des trois armées réunies. Les fontaines ne fournissaient plus que de l'eau sale. Il y avait bien de l'eau claire et bonne mais la rivière se trouvait à trois heures du bivouac, et, faisant deux voyages par jour, c'était donc pour tous les cavaliers douze kilomètres par jour en sus du service journalier. Les plaintes, les murmures plus ou moins fondés circulaient partout et à peu près dans ces termes :

« Est-ce que nous sommes pour longtemps ici ? Que va-t-on faire ? L'ennemi est à deux cents lieues ; si on ne se met en mouvement pour l'atteindre, il nous sait trop bien installés pour venir nous inquiéter ? Le climat et les privations lui permettront d'économiser sa poudre et les frais de déplacement ! » Je m'ennuyais assurément comme tout le monde, et j'avais, en outre, le désagrément d'avoir été choisi comme chef de popote, fonctions que je remplissais déjà à Tunis et en Algérie. Il est nécessaire de savoir ce que c'est qu'un chef de popote.

— Je ne sais ce qui se passe dans l'infanterie, mais dans la cavalerie, les officiers et les sous-officiers ont chacun, en ce qui les concerne, un convive de leur cercle chargé de subvenir à leur nourriture pendant toute la durée de la campagne. Celui à qui on a donné cette confiance prend le titre de chef de popote. Dans nos expéditions d'Afrique, cette mission, toujours très désagréable, offrait cependant beaucoup moins de difficultés qu'ici. On s'approvisionnait par routine au départ. La variété des denrées était assez bornée Elle consistait en légumes secs. café, sucre et tous les accessoires d'une cuisine. Notre matériel (en fer battu) était au complet, et on nous donnait un cheval conduit par un homme à pied. Ce cheval (de bât) avait reçu sur son dos tout ce qui était nécessaire à l'existence de huit sous-officiers, et les ustensiles pour faire cuire et assaisonner ce susdit nécessaire. Ce pauvre animal était constamment l'objet de notre surveillance, étant dépositaire de notre nourriture. Toujours plus chargé qu'aucun cheval de la colonne, avec quelle inquiétude lui voyait-on passer les mauvais chemins et surtout les rivières dans lesquelles il leur plaît assez souvent de prendre un bain en passant, histoire de se soulager ! Le pauvre diable ne faisait que doubler le poids des marchandises, plus la réprimande à coups de trique ! Songez donc au déchet des provisions de sucre, tabac, macaroni, etc. Voilà pour l'Algérie.

Pour la guerre d'Orient, nous fûmes privés de ce moyen de transport et malgré mon opposition, la majorité des convives décida la mise en vente de tout ce matériel, qui fut tant regretté depuis. En effet, réunis

à Gallipoli et campés comme en Afrique. nous n'avions pour batterie de cuisine, que chacun notre cuiller et notre fourchette! Mes camarades s'aperçurent seulement alors que, dans toutes les parties du monde, il est urgent de faire au moins un repas par jour, et qu'on ne trouve pas facilement le nombre d'hôteliers ou restaurateurs pour tenir prêts deux fois par jour, le contenu et le contenant de trois plats et le dessert, pour 2 ou 300.000 hommes! Je fus donc de nouveau et sans ballotage nommé chef de popote!

Parti d'Alger en possession d'un vocabulaire franco-turc, je me vis, dès Gallipoli. parcourant les bazars, les marchés et marchands pour me procurer un matériel complet de cuisine. En quelques jours, je fus à la hauteur de mes fonctions de maître d'hôtel! Vaisselle, couverts, le tout en fer blanc. c'est vrai, mais on ne se plaignit pas de la nourriture; et de Gallipoli à Varna, les Grecs nous vendirent un petit vin à si bas prix que nos appointements nous permirent d'en boire à tous les repas! Nous eûmes aussi, pendant notre voyage, de la volaille, des œufs et des fruits à bon marché! Tous ces beaux jours et ces bons repas, cette gaîté, ce sans-souci touchèrent à leur fin dès notre arrivée à Varna, de triste mémoire.

Ici, ces milliers d'Anglais, cousus d'or, ne se privant de rien, payant tout sans marchander. firent augmenter considérablement le prix des denrées et des objets de première nécessité. Le nombre des marchands et marchandises devint insuffisant pour alimenter ces nombreux corps d'armée qui arrivaient tous les jours. Nous en fûmes réduits à nos vivres de campagne et encore plus souvent au biscuit. au pain et à l'eau tiède malpropre J'étais donc bien à plaindre dans mes fonctions de chef de popote. Quand on avait fini de maudire les Anglais, les Turcs, les Grecs. tous les officiers généraux et Intendants français, le chef de popote recevait les derniers compliments. Très sensible aux reproches et n'en pouvant mais, si la campagne n'était pas du goût de tout le monde, je partais à la cuisine et en deux ou trois coups de pied sur le fleuve des gamelles ou marmites, je faisais sauter en l'air les quelques baguettes de macaroni ou les petits et peu nombreux grains de lentilles que je faisais cuire en rechignant.

Je ne veux pas finir sans laisser un dernier souvenir à mon fromage dit de Hollande ou tête de mort. Ce fromage, de la forme d'un boulet de 24, avait été acheté à Gallipoli avec mes premières acquisitions. Pour l'entamer. je commençai à enlever le dessus. et on puisait alter-

nativement dans l'intérieur. Ce fut l'affaire de huit jours pour le vider.

Cependant, ayant conservé l'enveloppe soigneusement, je persistai à le servir à chaque repas comme plat de dessert. Cette enveloppe, réduite à l'épaisseur d'un parchemin, a tenu lieu de dessert pendant quatre mois, et aurait certainement fini la campagne, si, un jour, un sous-officier anglais, invité à dîner par nous, ne s'était assis dessus ! Tout le monde se rappelle qu'il était salué à tous les desserts de Varna par ce refrain resté à tous les fromages qui lui ont succédé :

« Morbleu, voilà de l'excellent fromage.
Celui qui l'a fait est du village.
Corbleu, voilà du bon fromage au lait ;
Il est du village de celui qui l'a fait. »

— Varna : Août 1854. Nous arrivons au moment le plus triste et le plus douloureux de notre long séjour à Varna !

Le choléra commence ses ravages. Français, Anglais, Turcs, il fait des victimes partout. Les premières du régiment sont prises dans le 4e escadron, puis dans les quatre en même temps. On change de place, on brûle des fagots, des arbres toutes les nuits. On emploie tous les moyens pour assainir le climat empoisonné. On cherche à relever le moral de la troupe complètement découragée. La nuit et le jour, on entend les plaintes des moribonds. Les cacolets sont au bivouac en permanence pour transporter les malheureux à l'hôpital de Varna, qui se trouve à cinq kilomètres de nous. A ma connaissance, pas un seul des transportés n'en est revenu, et la plupart rendaient le dernier soupir pendant le trajet !

On passe des revues, on improvise des carrousels. Chacun fait des efforts pour détruire et soutenir les plus démoralisés. J'ai encore sous les yeux la nomenclature des prix décernés aux vainqueurs de courses, tours de force ou d'adresse, dans un hippodrome improvisé au régiment et dont le général d'Allouville fit les frais.

1er	Prix :	3 ceintures rouges.
2e	»	2 pains de sucre.
3e	»	3 kilos de café.
4e	»	Jambon.
5e	»	1/2 mouton.

6e Prix	:	3 francs de citrons.
7e	»	3 francs de cirage.
8e	»	1 oie.
9e	»	Babouches.
10e	»	2 francs de savon.

On nous annonce une bonne nouvelle. Un corps d'armée va se mettre en mouvement sur la Dobrutscha. Nous allons donc changer de place ? tant mieux. Mais hélas, les Bachi-Bouzougs étant organisés, on n'a pas besoin de nous. Ils sont propres, leurs Bachi-Bouzougs, en voilà une troupe !

Sont-ils montés sur des chevaux ou des bourriquots ? Sont-ils assis sur des selles ou des paillassons ? Nous avons appris depuis, qu'ils étaient aussi mauvais soldats qu'ils en avaient l'air. Hommes et chevaux vêtus et harnachés à la Bohême ; un fragment de ceinture rouge en guise de turban distinguait les Bachi-Bouzougs enrégimentés de ceux qui continuaient à piller et marauder pour leur propre compte. Cette division Espinasse et les Bachi-Bouzougs Yusuf ne tinrent pas campagne longtemps. Poursuivis et décimés par le terrible choléra, la division vint reprendre son campement sur les hauts plateaux de Varna, les Bachi-Bouzougs dans la plaine, puis quelques jours après licenciés, livrés à eux-mêmes, ces malheureux se dispersèrent par bandes, laissant derrière eux des cholériques sans sépultures et des chevaux morts embarrassant les routes et empoisonnant le camp à deux lieues à la ronde. La situation ne change pas. Le choléra fait toujours ses ravages. Je vais un jour à l'hôpital de Varna et je suis témoin d'un spectacle qui ne s'effacera jamais de ma mémoire.

Dans une salle immense pouvant contenir 80 à 100 malades. Des malades... (moribonds, plutôt) sont étendus sur des sacs de campement bourrés de paille. Chaque malade conserve son uniforme. Il a son livret et son billet d'hôpital sur la poitrine. Le médecin passe sa visite... Cette visite consiste à signaler aux convoyeurs le nombre de victimes à mettre en voiture et conduire à leur dernière demeure ! Ces malheureux, par centaines, toujours en uniforme, sont mis en tas dans ces fourgons et enterrés ensemble dans des fosses immenses et dans lesquelles on a mis de la chaux vive ! Ces transports doivent se faire rapidement, car le nombre de voitures devient insuffisant pour la correspondance des sortants et des entrants !! Il arrivait souvent, et surtout au retour de la Dobrutscha, que, parmi les arrivants, la plus

grande partie était transportée au cimetière sans descendre de voiture ! On manque de médicaments. Les médecins ne sont pas exempts de ce terrible fléau. Les infirmiers sont décimés. C'est dans ces moments sublimes que l'on admire le dévouement de la Sœur de charité ! Il est à craindre que les convoyeurs, voire même les fossoyeurs viennent à manquer ! Qu'allons-nous devenir ? C'est la question que tout le monde s'adresse !

Comme mesure sanitaire, et afin de ne pas étendre cette épidémie en Europe, on interdit les embarquements pour France. Lorsque je me présente chez les marchands pour m'approvisionner, je les trouve dans un état d'abrutissement complet, me vendant leurs marchandises au prix qui me convient. Je suis tous les jours de plus en plus étonné de la réputation de mon régiment. Serait-ce le maréchal St-Arnaud qui, connaissant le régiment depuis longtemps, nous aurait flattés auprès des Anglais ainsi que les zouaves. Serait-ce l'élégance, la vigueur et la fierté de nos chevaux arabes, qui enthousiasmèrent les Anglais, grands amateurs des chevaux, et ne connaissant pas la race des nôtres. Toujours est-il que Lord Ragland lui-même est venu avant-hier, seul, sans escorte, prier notre colonel de lui laisser la liberté de visiter notre bivouac en détail. Il regarda homme par homme, cheval par cheval, il fut étonné qu'après ce voyage il y eut si peu de malades dans tout cela, il admira tout, et entr'autres compliments qu'il nous fit, je lui entendis dire de mes propres oreilles que : S. M. la reine Victoria donnerait son poids d'or pour voir un tel régiment quand il lui en aurait donné les renseignements de sa satisfaction.

Ensuite il ajouta que nous étions le premier régiment du monde, de ce monde-ci bien entendu ; car, quant à moi, tout en espérant être bien reçu dans l'autre, je ne tiens pas à y arriver le premier. Je n'ai aucune inquiétude à ce sujet à preuve que je ne suis pas de l'avis de Napoléon Ier pour qui son boulet n'était pas fondu : je prétends, moi, que la mine du mien n'est pas découverte.

Je trouve que la langue anglaise est plus difficile à la prononciation que le Turc, l'Arabe et l'Italien, il est vrai qu'il y a peu de temps que je puis m'en occuper, je ne me rappelle plus le nom de l'officier que j'ai rencontré en mer. Je ne trouve pas le capitaine Desmond, de quel régiment est-il ?

J'ai reçu hier une lettre de mon frère et une annexe, plutôt en anglais que français. Il me croit déjà trop avancé dans la langue; pourquoi me donner ces grandes phrases où je ne puis faire la comparaison des

mots ? Donnez-moi des prépositions, des pronoms, quelques chiffres, les infinitifs des principaux verbes tels que : avoir, être, donner, voir. savoir, vouloir, désirer, aimer, acheter, vendre, venir, et je comprendrai. Il me promet une lettre du 25, nous verrons.

Je ne sais ce qui l'occasionne, mais les Anglais ont plus de malades que les Français. Quant au régiment, nous n'en avons aucun depuis Alger.

Les Anglais en général sont d'une propreté remarquable, ils surpassent les Français. Il est vrai cependant qu'ils n'ont pas encore voyagé par terre. J'ai vu le régiment des dragons de la reine. Ce régiment est admirable de beauté et de propreté. Je crains toutefois que pendant une longue campagne, tous ces effets de luxe leur soient à charge dans des marches forcées, à cause du manque de moyens de transports. Mais en garnison, il n'y a pas en France de régiments aussi richement habillés. Pour en revenir à ce que je disais, que les compliments de lord Ragland viennent de la réputation que nous a faite le maréchal, l'opinion générale est que, sous le rapport de la bravoure, les deux armées se valent, mais que l'armée française marchera plus vite et supportera les fatigues plus longtemps. La tenue anglaise qui m'a le plus frappé et étonné, ce sont les Ecossais. *Scott.* Très jolie tenue, assez légère, très bonne pour la circonstance, mais passablement indécente en garnison. Il ne me reste plus que deux choses à dire à ce sujet : c'est que les anglais en général surpassent les français sur les libations alcooliques. Ensuite que je voudrais être chargé de remettre une lettre à n'importe quel officier anglais de connaissance pour me faciliter une liaison quelconque, car avec mon uniforme, j'ai la conviction d'être parfaitement bien reçu partout.

— Varna, 6 août 1854. — J'ai oublié de dire que de toute l'armée d'Orient, mon régiment est le premier qui soit arrivé à Varna par terre et voyageant seul sans infanterie, nous excitons plutôt la curiosité. Andrinople est une ville immensément grande, elle a une mosquée remarquable entourée de quatre minarets marquant les quatre points cardinaux, le beffroi de Lille n'arrive pas à leur hauteur. A notre arrivée, par extraordinaire, toute la ville hommes et femmes interceptait pour ainsi dire notre passage dans les rues par curiosité.

Pour revenir à Andrinople, j'y suis resté douze jours, sans cesse il arrivait de nouvelles troupes campées près de la ville, les femmes grecques et les turques n'avaient plus la permission de les voir passer,

cependant elles virent arriver tout de même le 6e cuirassiers et le 6e dragons. A la nuit, on n'y peut circuler en ville, elle n'est pas éclairée, rues étroites, mal pavées. On a célébré dans l'île une messe militaire où assistèrent 15,000 hommes, un général espagnol nommé Primm et toutes les dames grecques catholiques. C'était admirable. Enfin, ce qui m'a le plus amusé et distrait à Andrinople, devinez! une lettre d'Angleterre, le 18!!!

Parti le 24 juin, le 1er chasseurs d'Afrique seul et le premier de toutes les troupes se dirigea sur Aïdos où il fit séjour le 30, traversa des forêts vierges immenses, passa les Balkans et arriva ici le 4 juillet, ce qui fait à peu près 100 lieues de Gallipoli. Calculez un peu le chemin que j'ai déjà fait cette année 1854, sachant que je suis parti pour Laghouat le 26 janvier.

Ah! j'ai oublié de te dire que tous les Anglais en général et une partie des troupes françaises sont partis de Gallipoli pour Varna par mer. ce qui veut dire qu'il y a un mois que je n'ai pas vu d'anglais. Le 5, nous passâmes la revue (l'armée française seulement et nous seuls de cavalerie) par le maréchal Omer-Pacha, lord Cambridge, lord Ragland, etc., etc.

Omer-Pacha a une figure très expressive, intelligente, paraissant remplir toutes les conditions d'un général courageux et hardi. Tous ceux que j'ai vus jusqu'aujourd'hui dans l'armée turque me paraissent non-seulement inférieurs, mais incapables d'entreprendre et de soutenir une campagne.

Au défilé de cette revue de 45,000 hommes, pas un bataillon ni escadron ne passa devant ce nombreux état-major (composé en partie de généraux et d'officiers supérieurs anglais de terre et de mer) sans répéter ces vivats d'usage aujourd'hui : Vive l'Angleterre! Vive la Turquie! cette dernière par politique. Et l'état-major de répéter chaque fois en chœur : Vive la France!

Des bruits courent au camp que nous partons très prochainement pour Silistrie. On disait dernièrement qu'on nous embarquerait pour la Crimée. Ce qu'il y a de sûr, c'est que tout compris il y a environ cent mille hommes ici et que l'on ne peut nous laisser longtemps dans l'inaction. Je n'ai pas dit qu'il arrivait très souvent des troupes turques venant du Danube avec quelques pièces de canon encore toutes teintes de sang russe. Tous les turcs sont mal habillés, mal montés, et ne paraissent pas très bien disciplinés. Si ces gens-là battent les Russes,

ces derniers n'ont pas tort de rentrer chez eux le plus tôt possible et de nous faire dire qu'ils ne le feront plus.

Nous sommes campés à une lieue de la ville, sur une hauteur, de sorte que nous voyons la mer comme à Alger et à Gallipoli.

Une bonne nouvelle désennuye. Les Russes évacuent les principautés, on parle beaucoup de la paix.

Il y a un mois que nous sommes à Varna, et nous n'avons aucun ordre de départ. Les trois premières divisions sont parties depuis une dizaine de jours. Un escadron du 1er hussards (montés avec les chevaux du pays) par division, sont allés personne ne sait où. Le 1er de zouaves seul a embarqué, et le colonel même ne connaissait pas le but de la traversée. Nous avons passé une revue et manœuvré (les 1er et 2e chasseurs, 6e cuirassiers, 6e dragons, campés sur le même carré, depuis bientôt un mois) devant des officiers généraux circassiens, qui, selon les bruits qui courent, s'engagent à entretenir 30,000 français chez eux. Nous ferions partie de cette colonne.

Le maréchal nous passa la revue dimanche dernier. Il ne cesse de nous faire des compliments sur notre tenue et notre santé (hommes et chevaux). Les Cuirassiers et Dragons sont moins heureux que nous, ils ont beaucoup de malades et quelques décès. Le maréchal est parti le même soir à 10 heures pour Constantinople et doit revenir demain.

Maintenant, voici les nouvelles selon les bruits des camps, plus les suppositions : Les Bachi-Bouzougs auraient reçu une brûlée par des Cosaques.

Ils se seraient mal conduits, un officier français aurait été blessé de sept coups de lance, il n'aurait dû son salut qu'au dévouement de quelques collègues. Le général Yusuf, furieux, aurait demandé au maréchal que l'on fît aux Bachi-Bouzougs ce que l'on a fait aux janissaires, ayant soin de conserver les chevaux. Le maréchal serait allé à Stamboul pour arranger tout cela. On ajoute cependant que cet échec n'est pas grave, notre départ pour la Circassie serait prochain. Ce qui me le fait croire, c'est que depuis avant-hier matin quoiqu'à une lieue de la Mer Noire, j'ai vu de ma tente qui se trouve sur une hauteur, j'ai vu, dis-je, et vois encore en ce moment passer une quantité de bâtiments de toute espèce, chargés probablement de troupes et de matériaux pour le siége de Sébastopol, et, ayant laissé partir trois divisions par terre sans cavalerie, je suppose que nous embarquerons de nouveau et selon moi sur Anapa.

Je n'ai reçu de lettre de personne à Varna. Je suis sans inquiétude, car il arrive quelquefois trois courriers en deux jours, et on est aussi dix jours sans en avoir.

Généralement tout le monde s'ennuie de rester à rien faire, nous préférons la garnison d'Alger à celle de Varna, si c'est pour changer de garnison qu'on nous a fait faire cette courte promenade.

8 août. Un courrier part ce soir pour France et celui arrivé hier ne m'a apporté aucune lettre. Je crains que les nombreuses maladies ne donnent des inquiétudes à Lille parmi les miens.

Les trois divisions dont je parlais viennent de rentrer, ils n'ont vu que des cadavres russes, tués précédemment. On fait toujours de grands préparatifs pour la Crimée, mais personne n'y est encore.

De Bourgas, 8 Septembre 1854.

Les armées alliées ont passé de bien mauvais moments pendant le séjour de Varna. Je n'en parle plus aujourd'hui que tout est fini, afin de ne pas donner d'inquiétude. Pendant que j'écrivais mes deux dernières, il mourait par jour 2 ou 300 hommes. Quand le choléra eut fini ses ravages, récapitulation faite, il est mort 15 hommes sur cent!!! Pour comble de malheur, un incendie dans Varna brûla justement le quartier composé de magasins tant français qu'anglais. Peut-être sait-on à quoi attribuer cet accident, moi, je l'ignore. Je crois que tout cela a causé du retard à l'expédition projetée dont je vais te parler.

Le 21 août, à huit heures du soir, nous recevons l'ordre de quitter Varna; le 22, à quatre heures du matin, je reçois une lettre de ma sœur, en ce moment à Norwich (Angleterre). Ce départ précipité ne me donne pas le temps de la lire; le lendemain seulement à huit lieues de cet affreux Varna, je rencontre un officier anglais auquel je m'adresse et qui parlait fort heureusement le français. Au moment où je lui parle de Norwich (justement son pays natal) il me serre la main d'une telle force qu'il ne s'aperçoit pas que je tenais une cigarette toute allumée et qu'il me brûlait deux doigts. Il me dit après qu'il prenait ma détresse et mes cris pour de la sympathie; bien loin de lui en vouloir, quand la douleur fut passée nous en riâmes, acceptant ma brûlure comme souvenir de Norwich. Je ferai voir, en 1855, ce souvenir de l'index et du majeur de la main gauche. Depuis lors, par précaution, j'ai acheté un porte-cigarette d'une longueur confortable.

Toute la cavalerie française est à Aïdos depuis le 2 septembre. Le

1[er] chasseurs d'Afrique, moins un escadron sur quatre, embarqué depuis quinze jours. escortant le maréchal, mon régiment seul, dis-je, est à Bourgas devant embarquer le 1[er] pour Sébastopol !!!

Le maréchal Saint-Arnaud accompagné de 50,000 hommes des armées alliées, a dû quitter Varna vers la fin d'août pour opérer le débarquement en Crimée.

Nous attendons avec impatience que l'infanterie soit campée, la flotte devant venir nous chercher pour assister à ce siège qui, probablement, coûtera du monde, mais aussi qui coûtera plus cher aux Russes. Le débarquement doit avoir eu lieu. On ne peut se figurer dans quelle impatience nous sommes. Toutes les fois que nous apercevons un bâtiment, si petit qu'il soit, nous courons tous demander ce que l'on fait à Sébastopol, mais toujours rien de nouveau.

Lettre de Bourgas, 9 Septembre 1854.

Mon cher Frère,

Nous avons quitté Aïdos le 3 septembre et arrivâmes à Bourgas le même jour. Bivouaqués comme d'habitude sous la tente et les chevaux à la corde, nous ne nous plaignons pas de l'emplacement. Il est vrai de dire que le régiment seul, occupant Bourgas, nous avions le choix du terrain. Le manque d'eau de cette localité ne permettait pas à plus d'un régiment de cavalerie de s'y installer.

Bourgas, petit port de la Mer Noire, situé au fond d'un golfe, à distance à peu près égale de Varna à Constantinople, est une petite ville fort agréable à habiter. J'entends à habiter en Turquie ! Elle peut contenir six à sept mille habitants. Comme toutes les villes de Turquie, Bourgas est malpropre et non éclairée la nuit, puis, comme dans tout l'empire, ce sont les chiens plus ou moins galeux qui tiennent le haut du pavé. La ville, néanmoins, est assez gaie, il y a plus de Grecs que de Turcs ; beaucoup de jardins. Il y a du vin et de quoi s'approvisionner à bon marché ; c'est le point essentiel. En un mot, nous sommes bien logés, bien nourris, service très agréable et pas fatigant. Que peut-on désirer de mieux quand on revient de Varna ? Les chœurs recommencent tous les soirs, il fait un temps superbe; personne malade, tout le monde est content et moi aussi. J'ai des raisons pour l'être. Je suis proposé pour sous-lieutenant avec le n° 5 sur 8. Je viens de passer mes examens et je m'en suis bien tiré.

Depuis notre départ de Varna, nous n'avons reçu aucun courrier. Nous sommes à nous demander : que sont devenues l'armée française et les autres ?

Autorisés à monter nos chevaux pour nous promener isolément, j'en profite assez souvent pour explorer les environs. La culture, la vigne, rien ne manque, excepté le blé de Turquie tant vanté dans l'histoire

A la fin de mes promenades, je ne manquais jamais de me rapprocher du port, pour avoir des nouvelles.

Un jour, enfin, j'aperçois la fumée d'un vapeur venant de la Crimée. On peut juger de l'impatience de lui voir jeter l'ancre. Je prends un bateau et à portée de voix du courrier, voici ce que j'apprends par un matelot : Victoire complète sur les Russes après le débarquement. Ils sont en retraite sur tous les points et les armées alliées investissent Sébastopol. Le maréchal Saint-Arnaud a été sublime. Il a beaucoup regretté ne pas avoir ses chasseurs d'Afrique (ce n'est pas de notre faute). Atteint d'une maladie qui le ronge depuis longtemps, le maréchal a laissé son commandement au général Canrobert et s'est embarqué sur le Berthollet dans un état de santé qui laisse peu d'espoir. Des transports, en nombre considérable, sont en mouvement, et nous pouvons nous attendre à partir très prochainement ! Je n'en demande pas davantage ; je descends à terre, je monte à cheval et à toute vitesse je traverse Bourgas, espérant arriver à temps pour être le premier à annoncer ces bonnes nouvelles au bivouac.

Ici survient un incident qu'il est bon de signaler. Il faut vous dire que mon cheval n'a jamais pu s'habituer à voir un attelage de buffles sans faire demi-tour sur les jarrets, et en Turquie on ne voit que cela. Or, pendant que mon esprit voyage sur St-Pétersbourg, je ne fais pas attention à ces affreuses sales bêtes, et surpris par un brusque écart de mon gredin de Landsmann, me voilà déposé dans une mare, une vraie soupe au chocolat !!! Complètement désillusionné sur mes idées belliqueuses de tout à l'heure, je me tâte partout, et je ne me reconnais ni mal ni douleur ; mais j'étais d'un propre !!! J'enlève de mon mieux le plus gros avec mon mouchoir. Mais, je n'en suis pas pas moins l'objet d'un hourra général, en arrivant malheureusement au moment du déjeuner, heure à laquelle personne ne manque.

Le 10 septembre 1854, à dix heures du matin, je reçois une lettre de mon frère, datée de Lille du 20 août. Il craint le choléra de Varna. Il

me dit que je n'écris pas assez. Je lui écris toujours cependant, mais je reçois moins de lettres de Lille que d'Angleterre.

—17 septembre, midi. Quel dévouement que celui des sœurs de charité venues à Varna soigner les malades !!! Rien de nouveau de Sébastopol.

— 25 septembre, quatre heures du soir. Vivent la France et l'Angleterre ! Nous recevons une lettre du maréchal qui nous annonce que l'armée française a remporté une victoire sur les Russes. Six mille Russes tués ou prisonniers, deux mille Français tués ou blessés.

Il ajoute qu'avec les deux régiments de chasseurs d'Afrique, des vingt-cinq mille Russes sortis du fort Constantin, pas un n'y serait rentré !!! Il est arrivé dernièrement des nominations, mais rien pour moi.

Tant mieux, nous nous embarquons demain et c'est à Sébastopol que je vais chercher cette fameuse épaulette.

La frégate sur laquelle j'embarque s'appelle la Mogador. Le fort Constantin est probablement pris maintenant.

Bourgas, 8 Septembre 1854.

Maintenant que le mal est passé, songeons aux victimes de cette affreuse épidémie. Il mourait à Varna 2 ou 300 hommes par jour. Le résultat de ce désastre, récapitulation faite, il est mort dans les armées française, anglaise, turque, quinze hommes sur cent !!!

Je ne me serais jamais figuré ce découragement de 80,000 hommes dans la ville ; aux bivouacs, sur les routes, cadavres gisant partout ! M. Barre a été malade et est parfaitement remis. M. Ladureau est parti pour France bien malade. M. Devèze est aussi parti pour France dans le même cas. Quant à moi, j'ai eu de la chance d'avoir des boutons de veste de rechange, mon embonpoint m'en faisait perdre tous les jours. Un incendie qui dura huit jours et brûla tous les magasins français et anglais vint mettre le comble à tous ces malheurs. Peut-être sait-on à quoi attribuer la cause de l'incendie, quant à moi, je n'en sais rien.

Le 21 août, les 1er et 4e chasseurs d'Afrique, 1er hussards, 6e dragons, 6e cuirassiers reçurent l'ordre de départ pour Aïdos le 22 au matin. Nous pensions nous diriger sur Andrinople pour l'hiver. Pas du tout. Le maréchal s'est embarqué à Varna escorté du 1er escadron de mon

régiment et accompagné de 60,000 hommes des armées alliées, tous sur la flotte se dirigeant sur ce que nous appelons Sépatrotôt.

Ce n'était pas trop tôt tout de même, les armées s'ennuyaient fort. Arrivés à Aïdos le 27 août, nous apprîmes ce mouvement-là le 3 septembre seulement. Les trois escadrons du régiment devant embarquer les premiers, nous sommes partis d'Aïdos pour Bourgas. Le peu d'eau douce de cette ville a obligé le général à laisser la cavalerie à Aïdos, à sept lieues de Bourgas, faisant venir successivement un régiment lorsque celui qui le précède sera embarqué.

10 septembre. Nous sommes d'une impatience sans égale. Campés sur le bord de la Mer Noire, chaque fois qu'il arrive un bateau au loin quel qu'il soit, nous demandons des renseignements sur le débarquement de l'infanterie. Rien de nouveau. Ah! une lettre de Lille. On me dit que je suis en retard. Bravo! les îles d'Aland sont enlevées; il est temps que nous prenions Sébastopol si nous ne voulons pas passer pour des endormis. On me demande, prendra-t-on? L'ordre est donné de prendre, on prendra, et nous reviendrons avec des Criméennes sur les vaisseaux russes illuminés de toutes les couleurs.

(17 septembre 1854, midi). Rien de nouveau de Sébastopol.

(25 septembre, 4 heures) :

Vive la France! Prise de Sébastopol, les Russes ont eu 6,000 hommes tués ou prisonniers. Les Français 2,000 tués ou blessés. Le maréchal nous fait dire qu'avec les 2 régiments de chasseurs d'Afrique, il remportait la victoire, et mettait la main sur 25,000 Russes! Aussi nous embarquons demain 26; mais, cette fois sur des frégates à vapeur.

Il est arrivé au régiment 5 promotions Rien pour moi, pas même adjudant! C'est en Crimée que je veux avoir mon épaulette, alors je n'aurai d'obligation et de remerciements qu'à Dieu et à Nicolas!!!

La bataille aurait eu lieu le 21. Il y aurait un général blessé. On ne sait lequel. Le maréchal dit dans sa lettre que le fort Constantin sera pris le 24 septembre. Nos blessés ont été dirigés sur Constantinople, sur un vapeur turc qui nous embarque demain.

Il est plus que probable néanmoins que nous n'allons pas tarder à faire la guerre. Afin de ne pas être pris à l'improviste, moi et les autres, écrivons chacun chez nous pour informer les parents de ce qui se passe. Il était temps. Une grosse frégate turque entre dans le port aujourd'hui 28 septembre. Cette grosse frégate (Le Mitidjidié), accompagnée d'une autre, dont je ne me rappelle plus le nom, ont

pour mission de nous enlever, hommes et bêtes, pour nous descendre à Sébastopol ou dans les environs! Nous sommes prêts et on ne peut mieux disposés à obéir.

N'ayant pas le droit de choisir, Landsmann et moi nous prenons place à bord du Mitdjidié (3e Escadron complet et la moitié du 2e, c'est-à-dire environ 200 chevaux et 220 hommes).

Nous ne quittons pas Bourgas avec le même plaisir que Varna, mais pour mon compte, si un jour, je suis en mesure de faire un voyage d'agrément, voilà une partie de la Turquie d'Europe qui ne sera pas comprise dans mon itinéraire.

(8e traversée). — Me voici en pays de connaissance : c'est-à-dire, l'équipage au complet est composé de musulmans. Ceci me rappelle ma traversée de Tunis à Alger en 1846 ; après laquelle traversée de quinze jours, j'ai mis près de trois mois pour arriver à me débarrasser de la vermine qu'ils m'avaient léguée! Grandes difficultés d'abord, pour faire la cuisine.

Tout le monde sait ou doit savoir que les Mahométans et les juifs ont une horreur traditionnelle des plus prononcée pour la viande de porc, et comme nous faisions notre cuisine à bord, voilà à l'aspect du lard salé, un refus formel des Osmaulis de nous prêter leurs marmites.

Grand tumulte à bord du Mitidjidié, mais, comme il est d'usage, voir même dans des pays civilisés, que toujours le plus fort fait la loi, nous nous emparâmes des marmites que ces Messieurs jetèrent à la mer aussitôt notre débarquement opéré.

Rien d'extraordinaire dans cette traversée en pleine Mer Noire, si ce n'est un coup d'œil à droite sur Sinope, et à gauche sur Varna, de lamentable mémoire!

La Mer Noire, si redoutée des matelots, fut on ne peut plus calme pendant ces trois jours. C'est dans l'après-midi du 2 octobre que nous aperçûmes la terre de Crimée.

Arrivée en Crimée. — Quel coup d'œil! Les flottes française et anglaise, composées d'une quantité innombrable de gros et petits vaisseaux, formant le demi-cercle, à distance de portée de canon de l'entrée du port de Sébastopol. Deux forts à 5 ou 6 étages de canons, placés pour ainsi dire en sentinelles pour empêcher de passer. En

outre, on aperçoit très distinctement une barrière artificielle, c'est-à-dire l'extrémité de mâts, appartenant à des vaisseaux russes, coués sur une ligne droite, du fort Saint-Nicolas au fort Constantin.

La ville de Sébastopol se trouve au fond d'un long canal, qui fait le coude : il est donc impossible de la voir.

Nous débarquons le 3 octobre à Kamiesch. Kamiesch est un petit port à environ 2 ou 3 lieues de Sébastopol.

C'est là que commence le débarquement des troupes françaises. Hélas ! Combien d'enthousiastes comme moi, sont venus ici prendre leur dernier domicile ; mais ceci n'entre pas dans mon récit.

A peine débarqués, nous allons à la recherche de nouvelles. Le Maréchal Saint-Arnaud est mort dans la traversée de Sébastopol à Constantinople. Il a battu complètement les Russes le 20 septembre, et a déclaré qu'il prenait Sébastopol sans coup férir, s'il eût eu ses chasseurs d'Afrique. Ce n'est pas de notre faute, nous ne demandions pas mieux. Le général Canrobert a succédé au commandement du maréchal ; on dit que ça ne fait pas plaisir au général Forey. Moi, ça m'est égal, puisqu'on assure que Canrobert a dit qu'on prendrait Sébastopol dans quinze jours !

Tout le monde est content de la victoire de l'Alma. Sébastopol va être enlevé, et nous irons très facilement à Saint-Pétersbourg. Les Russes ne savent pas se battre, etc.

En attendant, nous débarquons nos chevaux et nous quittons le Mitidjidié, sans regretter aucunement la Société de MM. les Turcs. Il est vrai de dire qu'ils n'ont pas manifesté le désir de nous revoir non plus.

Nous passons la journée bivouaqués sur le bord de la mer.

Le lendemain, nous allons nous joindre au 1er escadron (de l'Alma), et tout le régiment fut aligné et installé près de l'Etat-Major général, sur un plateau, duquel on peut voir la mer, les flottes, mais rien du tout de la ville. Je dois dire qu'en quittant Kamiesch, on nous permit de mettre pied à terre pour cueillir du raisin dans un champ de vigne de la plus belle venue. 2 jours après, en passant au même endroit, je n'ai vu aucune trace de ce vignoble. Les impitoyables chapardeurs n'y avaient pas laissé le moindre soupçon de pied de vigne !

Tous les moments de mon trop court séjour en Crimée ont tellement d'importance pour moi, et sont si bien restés gravés dans ma mémoire, que c'est avec un certain plaisir que je me plais à relater les plus petites particularités.

Le dernier détachement du 1er chasseurs d'Afrique, commandé par le colonel De Ferrabone, vint s'installer au bivouac le 5 octobre. A peine les derniers chevaux sont-ils attachés à la corde, qu'un roulement général annonce une prise d'armes, comme qui dirait un branle-bas de combat sur toute la ligne. A l'instant même, infanterie, cavalerie, artillerie, tout est prêt pour l'attaque ou la défense. Je suis aux premières loges, j'escorte l'étendard du régiment !

En effet. MM. les Russes étaient sortis en force pour nous visiter ; mais, soit que notre déploiement, rapidement exécuté, leur donne à comprendre que nous étions prêts à les recevoir, soit qu'ils voulussent simuler une sortie ; toujours est-il que pas un seul coup de canon ne fut échangé. Une heure après cette alerte, tout le monde avait repris son campement.

Le régiment profita de cette prise d'armes pour reconnaître notre chef d'escadron Du Preuil, nouvellement promu. On attend les événements, et on fait ses fourrages où il en reste dans les environs. Nous entrons dans Balaklava, déjà occupé par les Anglais.

Ce port est curieux à visiter. Des vaisseaux de haut bord ont leurs quilles qui arrivent jusqu'au dessus de la plage, et des rochers d'une hauteur prodigieuse nous empêchent de voir la mer. C'est à peine si on peut distinguer le chenal qui y conduit. Et les soldats, et les matériaux arrivent à terre jour et nuit ! J'aperçois une jolie petite église grecque, avec une collection de cloches. J'attache mon cheval à la grille qui l'entoure, et j'entre dans le sanctuaire. Tout le matériel a été respecté (ça m'étonne des Anglais). Un gros livre est sur un pupitre, et un gros cierge est toujours allumé.

Comme dans toutes les églises grecques, la plupart des tableaux et images représentent l'archange Saint-Michel terrassant Satan. Enchanté de voir ces vilains diables lardés et terrassés par ce Saint guerrier, je me prépare à m'en aller, et, selon l'habitude de tout bon chrétien, je cherche le bénitier, (sans songer qu'ils n'en ont pas), lorsqu'une bonne vieille femme se place devant moi, venant de la sacristie, et me dit en très bon français : « bonjour, Monsieur le Militaire. » Jugez de ma surprise ! De suite, la conversation s'engage. Elle était domestique d'un français à Saint-Pétersbourg. A la mort de son maître, elle passa au service d'un curé ou pope. Ce pope fut désigné pour desservir l'église de Balaklava.

A l'arrivée des Français, il prit son bréviaire et le train sur Sébastopol, abandonnant la domestique, l'église, les archanges et tous les

diables, malgré les recommandations de la bonne femme, qui lui assurait qu'il serait respecté par les alliés, et principalement par les Français.

La conversation aurait pu durer encore bien longtemps, mais mon escadron avait fini son fourrage, il fallait que je le rejoigne. Je promis à la vieille de revenir, d'aller la revoir, et je m'empresse d'aller voir dans les maisons abandonnées s'il n'y a rien à ma convenance.

On voit partout qu'on a déménagé à la hâte. Les lits sont au complet, moins les draps. On trouve des papiers en écriture russe, et pas mal en français. Des cahiers à jambages et à premières leçons de français, un costume complet de pompier! Pianos, objets de toilette, etc. Je me contente d'un petit matelas, une petite glace bien encadrée, quelques alphabets russes, une correspondance complète en français, entre un restaurant de Sébastopol et un pêcheur de cette ville de Balaklava. Je retourne au bivouac avec ma razzia, comme un glorieux conquérant, et avec la certitude de reposer mon individu sur une couche beaucoup moins dure que le sol russe.

Je suis débarqué à 5 kilomètres sud de Sébastopol, et depuis ce jour-là, bombes, obus, boulets russes ne cessent de gronder jour et nuit, mais maladroitement. Je suis débarqué le 3 courant: depuis nous sommes campés à 2 kilomètres de la ville et à 100 mètres de la maison qu'occupe Lord Ragland.

D'après les rapports des armées alliées, la ville sera enlevée dans dix jours au plus tard!

Le 20 septembre, l'Alma a été remportée sur les Russes. Les Français et Anglais se sont battus comme des lions. Les Turcs n'ont pas dormi. Les Ecossais sont ceux qui ont eu le plus de tués; je l'avais prévu, les Anglais se battent bien, mais ils enlèvent les positions trop lentement et trop bien unis. Tandis que les zouaves au pas de course n'ont pas donné le temps à l'ennemi de recharger ses canons.

Le maréchal Saint-Arnaud était au désespoir de n'avoir pas ses chasseurs d'Afrique. Il tomba malade le lendemain de la bataille, embarqua le 28 à bord du *Bertholet*, et mourut le 29 octobre pendant la traversée. C'est une grande perte pour la France. Il est heureusement bien remplacé par le général Canrobert, ancien colonel des zouaves. Quoique blessé à la bataille d'Alma, il se promena toute la journée dans une voiture prise au prince Menschikoff. Le général Thomas est mort de sa blessure.

Depuis, notre arrivée, nous fournissions 30 cavaliers en vedette

pendant 2 jours, à tour de rôle, pour protéger les tranchées. Le 7, je faisais partie de ce peloton, c'était l'anniversaire de ma naissance (33 ans), et comme les boulets et les balles me sifflaient de près, je me disais : est-ce que par hasard je devrais mourir à 33 ans juste. Ce serait une mort glorieuse, il est vrai, mais j'aime mieux vivre pour la patrie, et pouvoir lui être utile pendant 80 ans au moins, que de mourir pour elle à 33 ans !!! Pendant que je faisais cette réflexion, j'entends et vois de loin venir à moi un cavalier, j'arme mon pistolet, mais que vois-je ! Qu'entends-je ! un de mes camarades qui me saute au cou, m'embrasse et m'annonce de la part du colonel de mon régiment que, par décret du 15 septembre, je suis nommé sous-lieutenant au 1[er] chasseurs d'Afrique !!!

J'étais fou ; je crois que j'aurais embrassé un Cosaque ! Après 13 ans d'attente, apprendre cette nouvelle-là à cent pas d'un point qui préoccupe les quatre parties du monde.

Je suis nommé dans un escadron resté à Mustapha et il peut se faire que l'on m'envoie à Alger dans quelques jours ; je voudrais cependant être témoin de la prise de Sébastopol, mais à la rigueur, je suis sûr que je serai à Lille au mois de juin prochain, après avoir pris les eaux pour me rajeunir.

Devant Sébastopol, 12 octobre 1854.

Mon cher Frère,

Débarqué le 3 octobre, à 5 kilomètres sud de Sébastopol, on tirait le canon russe jour et nuit, et depuis on n'a pas cessé : mais s'ils ont tiré 20,000 coups de canon ou d'obusier, etc., il n'y a pas 15 hommes hors de combat, ils sont d'une maladresse sans égale. J'étais le 7 courant de service à la tranchée pour surveiller les vedettes à 100 pas de la ville, le pistolet au poing, lorsqu'un de mes camarades vient m'annoncer que par décret du 15 septembre, je suis nommé sous-lieutenant au régiment, mais dans un escadron d'Alger, ceux-ci étant au complet.

J'étais fou; pour un rien, et sans m'en douter, je serais allé dans un hôtel de Sébastopol payer un dîner au champagne à celui qui m'apporta cette nouvelle. Je n'ai plus le temps de t'écrire. Les journaux ont dû t'apprendre les nouvelles d'ici. Les tranchées sont presque finies, on doit commencer l'attaque le 14 sur 4 points à la fois. Les anglais sont prêts et nous attendent. Le général Canrobert, blessé à la

bataille d'Alma, commandant en chef depuis la mort du brave maréchal Saint-Arnaud, et ne pouvant plus monter à cheval, se promène dans une calèche à Menschikoff et recommande aux artilleurs de respecter les casernes, les hôtels et les cafés. Il prétend que la ville sera enlevée en moins de 24 heures. Je le crois, ayant vu les choses de près, ce formidable matériel d'attaque, leur maladresse, etc. La panique est en ville, il arrive des transfuges à chaque instant.

Je crains que l'on me fasse partir pour Alger, avant la prise. Dans tous les cas, annonce cette bonne nouvelle à tout le monde et ne réponds pas à cette lettre que je ne t'en aie envoyé une autre.

Je vais prendre les eaux au printemps prochain et je passerai l'été à Lille.

Mes désirs sont accomplis, nommé sous-lieutenant devant Sébastopol.

A bientôt.

Tout à toi,

H. B.

*En vue des Bouches-de-Bonifacio. A bord de l'*Egyptus,
le 24 *octobre* 1854.

Mon cher Ami,

Ce que je croyais est arrivé. Malgré la demande du colonel, le général Canrobert m'a fait embarquer le 13 à bord du Cafarelli, pour rejoindre mon escadron à Mustapha, vu le grand nombre d'officiers sans emploi à Sébastopol. Nous arrivâmes à Constantinople le 15, je n'ai pu rester qu'une heure à terre, et j'embarquai à 5 heures du soir sur l'*Egyptus*, bateau à vapeur des Messageries impériales, qui me conduit à Marseille, où je dois arriver demain soir. Je ne fermerai ma lettre que lorsque je saurai si je puis me rendre à Alger par le courrier du 25 de Marseille. Si une permission eut été facile à obtenir, je poussais une pointe jusqu'à Lille, car maintenant à 4 ou 500 lieues plus ou moins, je n'y fais plus attention. Je ne te parle pas de ma santé en traversée, tu dois comprendre qu'après l'avoir faite une fois sur ce petit et sale bateau itatien, combien je suis heureux, après six mois de privations, d'être traité comme à l'hôtel et être appelé M. *le lieutenant* !!!

Il m'est impossible de te dire ce que j'ai vu de beau, de curieux, d'admirable en si peu de temps. En commençant par le Bosphore, Smyrne où nous arrivâmes le 17 et restâmes 8 heures, puis à Malte, 10 heures du soir. Ce bâteau balance de manière à m'empêcher d'écrire.

Je me réserve tous ces détails pour l'été prochain. Si tu savais comme je suis heureux. Je me demande depuis le 7 si j'ai mérité ce bonheur-là. Je n'en ai pas dormi depuis.

Je suis étonné que la France n'inflige pas de punitions exemplaires à ceux qui font courir dans les journaux, que j'ai lus, les bruits absurdes de prise de Sébastopol.

L'attaque ne devait commencer que le 14 ou 15 octobre au plus tard. C'est à peine si les armées en marchant très vite eussent pu être arrivées jusque-là !

Le général Canrobert, le génie français et anglais étaient le 12 dans le plus grand étonnement d'avoir sitôt fini les préparatifs du siége ; or, on tire le canon et on illumine la France et l'Angleterre pour la prise au 28 juillet !!! C'est inouï ! on confond Sébastopol avec la *Nouvelle-Aventure* ou la *Funquée*.

Au moment d'embarquer à Chersonèse où j'étais débarqué le 3, je fus tout étonné d'y trouver ce brave M. Barre, qui m'embrassa de bien bon cœur, après avoir signé ma feuille de route et m'avoir fait faire avec lui mon dernier déjeuner en Crimée.

J'appris aussi par un sergent du génie que Chrétien était bien portant et faisait partie de la colonne d'observation. Je lui fis donner le bonjour, n'ayant pas le temps d'aller le voir. Je regrette aussi ne pas être allé voir M. Scrive qui fait partie de l'état-major général. Cornet est nommé sous-lieutenant au 4e chasseurs, mais reste en Crimée.

C'est un plaisir de voyager ainsi ; débarqué ce matin 25 octobre à 7 heures à Marseille, j'embarque à midi pour Alger où je dois arriver le 27.

Au revoir, mon cher Frère, attends-moi au printemps. Quel plaisir on éprouve de revoir la France.

Tout à toi d'amitié,

H. B.

Marseille, 25 octobre, 10 heures 1/2. J'embarque à bord de l'*Alexandre*.

P. S. Mon adresse :

Sous-lieutenant au 1er chasseurs d'Afrique (Mustapha) (Algérie).

Alger, 5 *novembre* 1854.

Le bonheur, le plaisir que j'éprouve de ma nomination se compliquent et augmentent de jour en jour. Arrivé à Alger le 27 octobre, j'y ai presque fait événement, mes amis, mes supérieurs et beaucoup de personnes que je ne connaissais même pas, se disputaient le droit et l'honneur de me féliciter et m'embrasser le premier. Comme cette épaulette me dédommage de treize ans d'attente.

Lorsque je te disais qu'un homonyme était porté pour sous-lieutenant, je voulais te tromper: dans le cas où j'eusse été nommé dans un régiment de France, je me proposais de tomber à Lille le lendemain d'une lettre dans laquelle je t'annonçai une maladie quelconque. — A la bonne heure, la correspondance marche ici !

Je viens de recevoir tout à l'heure (1er novembre, 2 heures du soir), ta lettre du 27. Tu exagères un peu ma négligence. J'ai écrit à Varna à la date du 8 août, j'ai commencé une autre lettre le 8 septembre, et à ma place, sur le point d'embarquer à chaque instant, tu ne l'aurais pas fermée avant le départ.

Voici mes ITINÉRAIRES en cette année 1854 :

D'Alger, parti le 26 janvier 1854	Je suis arrivé	à Laghouat le 13 février.
De Laghouat, parti le 16 février	»	à Blidah le 26 février.
D'Alger, le 19 avril	»	à Gallipoli le 8 mai.
De Gallipoli, le 6 juin..................	»	à Andrinople le 13 juin.
D'Andrinople, le 24 juin............. .	»	à Aïdos le 29 juin.
D'Aïdos, le 1er juillet.....	»	à Varna le 4 juillet.
De Varna, le 22 août..................	»	à Pirnée le 26 août.
De Pirnée, le 27 août..................	»	à Aïdos le 27 août.
D'Aïdos, le 3 septembre	»	à Bourgas le 3 septembre.
De Bourgas, 28 sept., tranchées 7 et 8.	»	à Sébastopol le 3 octobre.
De Sébastopol, le 13 octobre	»	à Constantinople le 15 octobre.
De Constantinople, le 15 octobre.......	»	à Gallipoli le 16 octobre.
De Gallipoli, le 16 octobre	»	à Smyrne le 17 octobre.
De Smyrne, le 17 octobre	»	à Syra le 18 octobre.
De Syra, le 18 octobre	»	à Malte le 21 octobre.
De Malte, le 21 octobre...............	»	à Marseille le 24 octobre, 11 heures
De Marseille, le 25 octobre	»	à Alger le 27 octobre 1854.

P.-S. — L'étranger à Constantinople ignorant le Turc et désirant demander un renseignement quelconque, devra autant que possible s'adresser à un chrétien.

Contrairement aux usages européens, le Turc n'aime point que l'on


BULGARIE
ROUMELIE ORIENTALE
MER NOIRE
THRACE
Varna
Missivri
Aidos
Bourgas
Karabounar
Kasboulan
Andrinople
Hafsa
Baba Eski
Dimotika
Ouzoun-Kioupri
Kadikeui
Krachan
Midia
Tcherlou
Silivri
Therapia
CONSTANTINOPLE
Scutari
Dt du Bosphore
MER DE MARMARA
G. de Saros
Gallipoli
Dt des Dardanelles
TURQUIE D'ASIE

allume son cigare au feu de sa pipe : c'est pour lui une injure dont le caractère pourrait se traduire par une expression à la Molière.

En Turquie, surtout pendant le temps du Ramazan, il arrive quelquefois qu'un Turc, qui, dans la journée, n'a pas fumé sa pipe, ou pris son café, se laisse aller envers vous à des outrages ou à des voies de fait ; or, le soir, lorsqu'il lui a été permis de satisfaire à ses besoins et à ses habitudes, si vous lui reprochez ce qu'il a fait, il vous répondra : « Mais, mon cher, vous ne savez donc pas que j'étais tériakli (1) »; mot suprême, qui l'excuse et le ferait absoudre en justice.

Lorsqu'on passe devant le palais du Sultan ou que l'on rencontre S. M. il est interdit, même pendant la plus grande averse, de garder son parapluie ouvert.

Le salut en Turquie, consiste à placer la main droite sur le cœur, puis sur la tête.

On ne demande jamais à un Turc comment se porte sa femme ou sa fille.

Il ne faut pas se formaliser des R......... qu'un Turc peut laisser échapper à table, ses usages les lui permettent, mais ils lui interdisent toute autre chose.

La religion Mahométane prohibant l'usage des boissons, on ne rencontre point de Turcs en état d'ivresse et pendant le Ramazan, le Musulman qui enfreint cette loi est rigoureusement puni.

---

(1) Le mot Tériakli exprime un état de mauvaise humeur ou de surexcitation tel, que, dans les mœurs turques, on ne comprend pas qu'un homme dans cet état, puisse être réprimandé pour un acte ou une action blâmable.

Pour Extrait et Rédaction des Notes de Voyage de M. le capitaine Bailloeuil,

Alex. Eeckman.

Secrétaire-Général.

LES COMPÉTITIONS EUROPÉENNES
EN NOUVELLE-GUINÉE

Par M. Alfred RENOUARD,

Ingénieur civil, Membre correspondant de la Société.

Si l'on veut considérer l'Australie comme un continent, la Nouvelle-Guinée est la plus grande de toutes les îles océaniennes : 2390 kilomètres de long, 660 de large, 785,000 kilomètres carrés de superficie, ce sont là des dimensions qui vallent la peine d'être remarquées.

Et cependant ses côtes seules commencent à être connues, et il n'y a pas un siècle qu'on les croyait encore un prolongement de l'Australie.

De fait, le peu de profondeur des mers et la direction des îles qui l'en séparent indiquent qu'elle y était autrefois rattachée, de même que la faune des deux pays prouve que la séparation n'est pas très ancienne. A peine les espèces les plus communes ont-elles eu le temps de se différencier. C'est ainsi que le kangouroo d'Australie, en train à la Nouvelle-Guinée de devenir un grimpant, est un être bizarre et gauche, qui n'a plus de rapidité dans la course et pas encore de légèreté dans le saut. Géologiquement, le pays n'est pas connu davantage. Politiquement, il a les institutions les plus rudimentaires et les habitants les plus grossiers, et les Européens n'y ont pas fondé d'établissement depuis assez longtemps pour avoir pu les conquérir même à la civilisation la plus primitive.

La Nouvelle-Guinée serait donc au point de vue géographique une quantité négligeable, si elle n'était devenue depuis quelques années, comme l'Afrique, l'objet des convoitises de bien des pouvoirs continentaux. La Hollande en veut, l'Angleterre la désire, l'Allemagne la prend : cette dernière manière d'agir nous paraît incontestablement la plus pratique.

Comme on en parle partout, et qu'il n'est pas une publication géographique française ou étrangère qui ne relate quelque fait plus ou moins intéressant se rapportant à cette grande île, il nous a semblé que la Géographie de Lille pouvait faire comme les autres et en dire

quelques mots. Nous établirons d'ailleurs simplement à quel point en est la question dite de la Nouvelle-Guinée.

Les revendications de la Hollande, — qui datent il faut le dire de 1828, — se fondent sur ce que la Nouvelle-Guinée est voisine des possessions de la Sonde.

Celles de l'Angleterre, — un peu moins anciennes, — viennent de ce que cette puissance la considère comme presque contiguë à ses établissements d'Australie.

Quant à l'Allemagne, — venue après toutes les autres nations à la politique coloniale et se trouvant seule dépourvue en face de l'opulence générale, — elle a établi en principe que si, du temps de Christophe Colomb et de Fernand Cortès, on pouvait admettre l'occupation fictive, cette monnaie n'avait plus cours au dix-neuvième siècle, et que plus que jamais, la place était au premier occupant. Elle est donc descendue en inspecteur dans l'île, a même examiné ce qui se passait chez le voisin, c'est-à-dire sur les territoires que les puissances voisines prétendaient être les leurs sans les avoir occupés, et sans rien dire, elle a abattu sa large main sur une partie de l'Afrique et de l'Océanie. Il lui en a bien cuit un peu à propos des Carolines, car la bouillante Espagne ne s'est pas laissé faire du tout, mais l'Allemagne a justement trouvé le moyen en 1887, de faire de cette petite brouille l'origine entre les puissances intéressées d'un traité relatif à la Nouvelle-Guinée.

On avait crainte de voir recommencer une histoire semblable à celle des Carolines, et comme au fond personne ne se souciait de voir surgir ces petites tracasseries, les trois larrons, — pardon, les trois puissances — convinrent de se partager le gâteau océanien : la Hollande s'empressa de garder la partie occidentale jusqu'au 141e degré de longitude orientale de Grenwich : l'Allemagne eut dans la partie orientale le côté Nord jusqu'à la chaîne de montagnes qui coupe l'île dans toute sa longueur, et l'Angleterre eut le côté Sud en face de l'Australie.

Et voilà comment la question fut réglée.

Quand nous disons qu'elle fut réglée, nous devrions ajouter qu'elle l'est momentanément. L'accord existera aussi longtemps que l'ambition des rivaux pourra s'exercer ailleurs, mais nous sommes persuadé que les difficultés renaîtront un jour ou l'autre. L'Australie ne sera pas toujours impénétrable. Soit par des routes qui la traverseront, soit par des expéditions maritimes directes, les colons viendront un jour s'établir en masse au fond du golfe de Carpentarie, peut-être même dans la partie septentrionale plus proche de l'Equateur. Ces colons

seront des Anglais, et il est certain que leur voisinage aura une influence déterminante sur la conduite et les destinées des habitants de la Nouvelle-Guinée.

Bien qu'elle soit voisine de l'Australie, la Nouvelle-Guinée en diffère essentiellement et par la forme et par le climat. Nous dirons même qu'il est difficile de voir une opposition plus marquée. Il suffit même à première vue de regarder la carte pour s'en rendre compte : on y verra que l'Australie est un continent massif, et que la Nouvelle-Guinée au contraire est une île légère et finement découpée; que l'Australie a des montagnes insignifiantes, tandis que la Nouvelle-Guinée est hérissée de pics qui dépassent 4,000 mètres : enfin que l'Australie n'a pour ainsi dire pas de fleuve et à peine d'eau, alors que la Nouvelle-Guinée, grâce à ses golfes profonds et nombreux et à ses montagnes qui arrêtent les nuées est arrosée avec abondance et que les fleuves y ont un développement considérable. Nous signalerons notamment quatre cours d'eau importants : l'*Amterus* ou Grand-Fleuve, auquel les Hollandais ont aussi donné le nom de Rochuissen et qui se déverse à l'Est de la baie de Geelvinck ; le *Fly*, dans le versant méridional, qui a été remonté déjà sur plus de 800 kilomètres, et d'une navigation un peu dangereuse dans son cours inférieur à cause de l'extrême puissance de la marée : le *Tait*, également dans la partie anglaise, navigable pendant 40 milles pour les bateaux ne tirant pas plus de 12 pieds ; et la rivière *Katou*. Ces fleuves coulent généralement dans un terrain plat, entre des rives basses. Les administrateurs anglais, à en croire le *Report of the special commissionner of British New-Guinea for 1887*, inclinèrent à penser que la grande largeur du Fly préviendra les inondations. Cela ne semble pas probable. Dans tous les cas, les indigènes, qui vraisemblablement doivent connaître leur pays mieux que les administrateurs Européens, ne n'y fient pas, et ils perchent les cabanes qui forment leurs villages au sommet de pieux élevés, tout comme dans les anciennes cités lacustres. Ces cabanes — soit dit en passant — ne sont que de simples réduits formés de lianes et de poutrelles entrelacées : au centre, une couche de terre glaise pour le foyer ; devant, une sorte de varande où jouent les enfants, à moins que, les eaux survenant ; le père de famille ne s'y installe pour pêcher. Ce modèle d'ailleurs se retrouve à l'intérieur du pays, dans les voisinage des fleuves et partout le long des côtes.

Le *climat* de la Nouvelle-Guinée est plus tempéré que celui de l'Australie : Il n'y fait ni aussi chaud ni aussi froid. La température

moyenne est d'environ 26 degrés (maximum 32, minimum 21), ce qui est très bas pour un pays dont aucun point n'est à plus de 10 degrés de l'Equateur. Il paraît toutefois que l'île ne brille pas par la salubrité : à tout instant des administrateurs anglais sont tout à coup forcés de quitter le pays pour aller se refaire en Europe, et on signale même que sur certains points les indigènes ne vivent qu'avec difficulté.

Quelle est la *population* de la Nouvelle-Guinée ? Enigme géographique. Des explorateurs l'estimant à environ 500,000 habitants, d'autres à 2 millions : il y a de la marge comme on le voit. Elle comprend une foule de races fort différentes les unes des autres par la stature, la couleur de la peau, la forme du crâne, les aptitudes et les mœurs. De tous tous ces éléments cependant, il en est un qui domine, l'élément Papoua, lequel a donné un nom au pays, puisqu'on trouve souvent la Nouvelle-Guinée désignée sur les cartes de géographie qu'on nous donnait autrefois au collège sous le nom de Papouasie. *Papoua* dans la langue du pays, signifie *cheveux frisés*, et c'est en effet le trait distinctif des Papouas, celui qui a frappé le plus les explorateurs.— Aux différences de la race s'ajoutent celles de la langue. Celles-ci sont assez nombreuses, paraît-il, pour que d'un village à l'autre les indigènes ne puissent se comprendre. Dans la région qui, au Sud, durant 500 kilomètres, s'étend à l'Est du détroit de Torrès, on n'estime pas à moins de quinze les idiômes différents que parlent des tribus contiguës. Et de même que parmi les races il en est une qui domine, de même parmi les langues il en est une dont l'usage commun s'est imposé : c'est celle d'une tribu d'origine Papoua, quoique de sang fort mélangé, la tribu des *Motis*. Ces gens-là se sont fait une spécialité du commerce. Près de Port-Moresby, capitale de la Nouvelle-Guinée anglaise, se fabriquent des poteries estimées. Des Motis les transportent par chargement de dix et de vingt mille. Ils s'en vont au loin, tout le long du rivage de la mer, et leur idiôme est, dans ces parages, la « la langue franque » des traitants.

Le *littoral* de la Nouvelle-Guinée est aujourd'hui suffisamment connu, bien qu'encore en 1869 on croyait à l'existence d'un bras de mer séparant du reste la presqu'île de Bérau, au Nord-Est de l'île ; on a vu depuis lors qu'il n'en était rien. Aujourd'hui, c'est l'intérieur qui surtout est exploré. Les voyageurs, savants et géographes, n'ont pas manqué. Des naturalistes, Jules Wallace, Cerruti, Beccari, d'Albertis, Bernstein, Meyer, Raffray se sont avancés au loin dans les terres. Mais leur tâche n'a pas été commode et la détestable réputation des

blancs près des indigènes n'a pas été pour la faciliter. Entre le traitant qui s'avance tenant d'une main une bouteille d'eau-de-vie et de l'autre un pistolet, et le savant que n'anime aucun désir égoïste, les indigènes ne savent pas distinguer ; pour eux, l'un vaut l'autre, la blancheur de la peau les met à l'unisson. Les missions scientifiques en sont arrivées à se voir obligées de se faire escorter : la science y perd un peu et la pacification des esprits y gagne moins que rien. Ah ! que nous sommes loin du temps où le voyageur russe Miklukho-Maklaï racontait qu'il avait affaire à des hommes parfaitement abordables et qui permettaient de visiter à l'aise et en sûreté tout le pays. On n'a plus affaire maintenant qu'à des sauvages craintifs, dissimulés et cruels, que met en fuite le sifflet du vapeur qui amène les Européens, qui en face des autorités affectent la soumission mais qui au fond les haïssent et ne perdent pas une occasion de leur faire du mal : on les a vus à diverses reprises menacer les équipages de bateaux de pêche venus à terre sans défiance ou jetés à la côte par l'orage. Les Anglais connaissent ces dispositions, et si l'on en peut croire les rapports officiels de leurs commissaires, n'épargnent rien pour détruire les préjugés contre les blancs. C'est ainsi que dans ce pays où la mort d'un homme se paie en argent, les autorités ont reçu l'ordre d'offrir une juste indemnité aux parents de ceux qui succombent au service des Anglais, soit comme engagés, soit comme matelots.

Malheureusement, comment veut-on que ces moyens pacifiques et moraux aient quelque action sur une société aussi inculte, grossière, superstitieuse? Les Papouas, sauf ceux des côtes qui se sont vite dégrossis au contact des marins de tous pays, passent pour l'une des races les plus arriérées qui soient au monde : seuls parmi les contemporains, ils ignoraient, quand le voyageur russe cité plus haut vint les visiter, l'art de faire le feu. Ils ne savaient que l'entretenir, et quand le charbon s'éteignait, ils allaient en emprunter chez le voisin ; après les expéditions, ils s'en prêtaient de village en village. Nous n'avons pas besoin de dire que dans cette société les *sorciers* pullulent, c'est le propre des gens d'intelligence bornée de mettre leur confiance en la science de ces gens-là : ces sorciers sont les maîtres des villages, ils vendent des charmes contre la maladie et la mort, ils prophétisent, en ayant soin de se ménager une explication contraire, si l'événement leur donne tort — (tour renouvelé des pythonisses romaines) : bref, tout leur cède. Ils sont médecins et chirurgiens. La maladie, quelle qu'elle soit, est selon eux dans l'intérieur de l'homme : ils vont l'y chercher, et pour cela prati-

quent une profonde incision à l'abdomen, dont on meurt à moins de miracle. Ils ensorcèlent les femmes et les rendent folles d'amour. Parfois les maris se liguent et, comme cela est arrivé l'an dernier au dire d'un rapport anglais, brisent la tête du charmeur. Il est vrai que cette suppression sommaire n'a qu'un résultat momentané, car à la première calamité qui survient, un autre charmeur succède à celui-là, avec les mêmes prétentions et les mêmes succès.

De *religion*, point. Ces gens-là ne croient qu'aux esprits bons ou mauvais, qu'ils s'efforcent de se concilier par des sacrifices. Ils sont depuis plusieurs années, catéchisés par des missionnaires, mais ceux d'entre eux qui sont français et catholiques voient leur action annihilée par d'autres qui sont anglais et protestants. Les français, de la congrégation des Pères du Sacré-Cœur, sont établis à l'île Gule, et, d'après les rapports mêmes des fonctionnaires anglais, ont acquis une influence considérable sur les naturels et rendent à la science et au gouvernement de grands services en explorant plusieurs rivières et en visitant le pays.

La Nouvelle-Guinée présente deux climats très distincts. La partie occidentale ressemble aux Moluques ; la partie orientale, surtout dans le sud, ressemble à l'Australie. Dans la première, on trouve la végétation des Indes, notamment les muscadiers ; dans la seconde, les acacias et les eucalyptus. La distribution de la flore dépend au reste moins de la situation géographique que du plus ou moins de sécheresse. L'eau abondante, dans ce pays de soleil, donne la végétation tropicale : le manque d'eau, la végétation australienne. On trouve à l'état de nature de belles forêts, notamment des cèdres, sur lesquels les premiers colons se sont jetés avec fureur. Mais abattre un arbre n'est rien, il faut le transporter et le vendre. Dans les colonies de tous les peuples, on commence par jeter l'arbre à terre. Pour le reste, on verra plus tard. Ainsi a-t-on fait à la Nouvelle-Guinée. Ces géants couchés attendent encore la hache et la scie qui les équarrissent et les débitent. Là où il y a de l'eau, tous les légumes viennent à souhait, ainsi que les arbres fruitiers des meilleurs espèces : mangues, oranges, citrons, bananes, carrasols, etc. Les cocotiers existent à l'état de nature et les anglais en ont beaucoup développé la culture ; mais les indigènes extrêmement friands du fruit, n'ont garde d'attendre que l'arbre ait poussé et vont, dès qu'on a confié la semence à la terre, la déterrer : cela vous donne une idée de la civilisation avancée de ces gens-là. Il faut alors, si l'on veut voir germer les cocotiers, exercer

la plus minutieuse surveillance autour de ces plantations, et les garder comme si l'on veillait un trésor.

Avant l'arrivée des Anglais, les *animaux* utiles à l'agriculture n'existaient pas. Les Européens y ont introduit les chevaux et formé des sortes de baras ; ils ont en outre rassemblé, près de Port-Moresby, un petit troupeau de l'espèce bovine qui donne du lait pour les besoins de la colonie.

La seule *industrie* du pays est la pêche et notamment la pêche aux perles, assez dangereuse et fructueuse à la fois. On trouve les huitres perlières dans le détroit de la Chine, à l'archipel de la Louisiane, notamment à Joannale Harbour, où malheureusement l'eau est trop profonde. Le commerce est tout à fait dans l'enfance. On compte par unités les maisons qui s'y livrent et par moins que cela celles qui y réussissent.

Nous l'avons dit tout à l'heure, la Nouvelle-Guinée appartient à trois puissances : la Hollande, qui a un territoire de 390,000 kilomètres carrés avec 300,000 habitants de population ; l'Angleterre, 230,000 kilomètres carrés avec 140,000 habitants ; l'Allemagne, 180,000 kilomètres carrés avec 100,000 habitants.

De la partie hollandaise nous ne savons rien ou presque rien. Ce sont évidemment des colons des Moluques qui s'y sont établis, l'administration y est presque nulle.

La partie allemande s'appelle officiellement *Kaiser Wilhems'land*. Elle est gérée, non par des fonctionnaires, mais par une Compagnie commerciale que surveille le gouvernement. Les navires de guerre allemands y passent fréquemment. En même temps qu'ils exercent leur contrôle, ils visitent les chefs indigènes et parcourent le pays. Ils dressent des cartes de terres et de mer ; les noms anglais, français, russes, qu'avaient donnés les premiers visiteurs s'effacent peu à peu devant les dénominations allemandes. Le temps est passé où les navigateurs venus après Dumont-d'Urville et les autres marins français s'entendaient par les indigènes appeler « Monsieur ». La capitale des possessions germaniques est *Fuisch-Hafen*, — ainsi appelée du nom d'un explorateur allemand qui est, du reste, parfaitement inconnu de la plupart des géographes des autres nations — au nord du golfe de Huon. En cet endroit, la côte est profondément découpée et les gros bâtiments peuvent y mouiller à l'abri de tout vent, par un fond de 18 à 20 mètres. Outre Fuisch-Hafen, on trouve *Friedrich-Wilhems-Hafen*, une dénomination qui sent l'allemand à plein nez, sur la côte

septentrionale de la base de l'Astrolabe, et plus au nord, le port de *Hatzfitlde*. Une mission protestante est établie à Fuisch-Hafen ; elle aura, semble-t-il, peu de besogne, car la population indigène, assez nombreuse lors de l'occupation allemande, a émigré depuis, se souciant peu de travailler sur les plantations des blancs.

La partie anglaise est bien plus importante à cause de la proximité de l'Australie. Elle se divise administrativement en trois parties : la partie ouest, contiguë à la Hollande, qui va jusqu'à la rivière Aird ; la partie centrale, qui va de cette rivière à l île Toulon ; et la partie est, de l'île Toulon à l'île Rossel. La partie ouest est celle qui paraît avoir le plus d'avenir : c'est la région des terres alluviales et fertiles dans lesquelles se ramifient les bras navigables du Fly et la plus proche de l'Australie. La capitale en est *Port-Moresby*, crique ouverte au sud-ouest du massif appelé Owen-Stanley. C'est l'une des plus vastes et des plus salubres du littoral. En 1873, le village indigène qui y étend, le long de la mer, sa double rangée de cases ne comptait pas moins de 800 habitants. Il y en a bien plus aujourd'hui. A côté se développe, si le mot n'est pas trop ambitieux, la ville moderne, mission, maisons de commerce, palais du gouverneur, caserne, tribunal, prison, etc C'est le seul point où les étrangers puissent débarquer leurs marchandises et s'établir, et encore avec permission spéciale, car les Anglais sont gens pratiques. La division centrale a pour capitale *Motu-Motu*, à l'embouchure du Williams. Le district environnant récolte beaucoup de sagou, que les habitants de Motu-Motu vont échanger à Port-Moresby contre des poteries et autres marchandises. Outre cette capitale, il y a encore *Granville*. La division est n'a pas de capitale : le centre d'action est à *Samarai*, où réside l'agent principal du gouvernement.

La population blanche est extrêmement restreinte sur les possessions anglaises. Nous n'avons pas le chiffre, mais on ne saurait, d'après les chiffres relevés çà et là, l'évaluer à plus d'une centaine, ce qui n'est pas lourd en réalité. Au surplus, ce ne sont pas tant des hommes qu'il faut, ce sont des capitaux. Dans une lettre d'un missionnaire catholique, le père Navarre, nous lisons, en effet, que « sous le climat de la Nouvelle-Guinée, il est très difficile à la race blanche de travailler, soit pour la culture de la terre, soit pour l'exploitation des bois », donc seule, la main-d'œuvre indigène peut être utilement employée. Les missionnaires catholiques d'ailleurs la préparent tout doucement pour que plus tard les capitaux l'utilisent, et quelques mis-

sionnaires protestants se sont joints à eux dans ces derniers temps et ont réparti, à cet effet, dans les différentes tribus des sortes de moniteurs dits *teachers*, indigènes le plus souvent, préalablement dégrossis à leur école : mais il n'y a malheureusement qu'une partie de ces moniteurs qui donnent le résultat qu'on attend de leur zèle.

Depuis que les Anglais ont pris la direction de cette partie du pays, ils ont exécuté des travaux considérables. Naturellement, ils ont employé les indigènes qui ont, d'ailleurs, témoigné d'un enthousiasme modéré. Tout ce qui sent la civilisation est rebelle à l'esprit de ces novices. Malgré cela, ils n'y ont pas dépensé, bon an, mal an, moins de 250 à 300,000 fr., ce qui est encore un joli denier. Autant qu'on peut savoir avec les documents consultés, il ne semble pas que la métropole ait eu de gros frais de ce chef ; ce sont les colonies australiennes qui prennent le tout à leur charge et chacune y contribue pour sa part. En 1885, elles ont voté pour trois ans des contributions: Victoria de 14,000 liv. sterling ; les Nouvelles-Galles du Sud de 12,250; la Nouvelle-Zélande de 8,000 ; l'Australie du sud, de 4,500 ; Queensland, de 3,500 ; la Tasmanie , de 1,900 ; l'Australie occidentale, de 500 ; les îles Fidji , de 220 : soit encore 45,000 livres sterling. En 1885, l'Australie du Sud a refusé, pour des motifs qu'il serait trop long d'expliquer, de payer sa part : le montant en a été alors réparti entre chaque colonie au prorata du montant de la population. En échange de ces services , les colonies australiennes ont presque la haute main sur la Nouvelle-Guinée.

Jusqu'aujourd'hui, cette grande île n'est encore que placée sous le protectorat anglais. Les Chambres de Queensland, trouvant ce régime illusoire, ont émis le vœu que le protectorat fût supprimé et remplacé par la souveraineté directe et définitive. Elles ont eu raison. Le protectorat, en effet, n'a d'utilité que dans deux hypothèses : celle d'une population indigène qui demande qu'on respecte ses institutions et celle du mauvais vouloir des puissances qui jalousent tout empiètement du protection. Est-ce le cas qui se présente ici ? non, à notre avis. Le protectorat peut donc être supprimé sans inconvénient, et pour qui connaît les Anglais, il le sera à bref délai. Ce sera, pour le drapeau de la Grande-Bretagne, la première étape d'un voyage qui vraisemblablement, avec le temps, le conduira à faire le tour de l'île, et à se rencontrer avec l'Allemagne ou la Hollande pour ouvrir une nouvelle question de la Nouvelle-Guinée.

Alfred RENOUARD.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

Géographie scientifique et commerciale. — Explorations et découvertes.

FRANCE.

La nouvelle ligne d'Argenteuil à Mantes. — La Compagnie de l'Ouest poursuit en ce moment avec une louable activité la construction d'une seconde ligne d'Argenteuil à Mantes suivant la rive droite de la Seine et desservant beaucoup mieux que la ligne de la rive gauche Cormeilles en Parisis, Conflans Sainte-Honorine, Andrézy, Triel, Meulan et Mantes. Cette ligne a une importance capitale au triple point de vue des voyageurs, du commerce et de la défense nationale.

Le mouvement des trains entre Paris et le Havre est tellement actif qu'il devient fort difficile d'intercaler entre ceux qui existent déjà ceux que réclament fréquemment les besoins du service ; la nouvelle ligne entre Paris et Mantes par Argenteuil, en remédiant en partie à cet état de choses assurera la rapidité et la sécurité des transports.

En desservant d'une façon commode les villes et villages situés sur la rive droite de la Seine, la nouvelle ligne favorisera le développement des exploitations existantes telles que les plâtrières. les carrières de pierre de taille, les briqueteries et tuileries, les fours à chaux, grâce aux tarifs avantageux que la Compagnie de l'Ouest est disposée à accorder pour leur transport : elle facilitera ainsi les progrès de l'industrie et du commerce de la région traversée.

Enfin, elle pourra être appelée à jouer un grand rôle dans la défense de Paris. Les hauteurs de Cormeilles sont couvertes de fortifications élevées depuis nos désastres : les hauteurs de l'Hautie devraient l'être et le seront certainement à leur tour, car elles dominent les vallées de la Seine et de l'Oise et ferment la route à une invasion venue de la Belgique. La ligne de la Seine suivie par une double voie ferrée pourra devenir ainsi un invincible boulevard de la défense nationale.

ASIE.

L'explorateur Bonvalot. — Une lettre adressée au journal des *Débats* par l'explorateur Bonvalot, que la Société de Géographie de Lille a eu jadis le plaisir d'entendre, et dont la récente exploration à travers le Pamir a été si remarquée, nous

initie au très curieux voyage que notre compatriote accomplit en ce moment avec le prince Henri d'Orléans.

De Kouldja, ville jadis russe, aujourd'hui chinoise, les voyageurs ont remonté la vallée de l'Ili, puis celle de Kach, son affluent, pour pénétrer dans le plateau central asiatique. Au commencement d'octobre, ils avaient atteint Kourla à 350 verstes au nord du lac Lob qu'ils se proposent de visiter avant de se diriger sur le Tibet et l'Indo-Chine.

On sait que tout récemment le prince Henri d'Orléans a été reçu membre de la Société de Géographie de Paris, ayant MM. de Beauvoir et Bonvalot pour parrains.

Le Père Desgodins en France. — Le P. Desgodins des Missions étrangères vient de rentrer en France pour prendre un repos bien mérité après un apostolat de trente quatre ans dans le Tibet, le Boutan, l'Assam et la Haute-Birmanie.

Il rapporte des renseignements curieux et tout à fait nouveaux sur les régions parcourues par lui et dont le tracé sur les cartes a été si inexact jusqu'à ce jour. Grâce à lui, le problème des sources du Brahmapoutre de l'Iraouaddy, du Salouen sera peut-être résolu, et bien des erreurs seront corrigées dans la partie de l'Asie comprise entre le Tibet, l'Assam, la Birmanie et le Yun-Nan.

AFRIQUE.

Algérie. — Mission Dybowski. — M. Dybowski, maître de conférences à l'École d'Agriculture de Grignon, vient d'être chargé par M. le Ministre de l'Agriculture d'une mission en Algérie pour rechercher dans le Sahara algérien la limite nord des acacias gommifères et pour en étudier les conditions de culture.

Avant de quitter la France, M. Dybowski a fait à la Société d'acclimation une remarquable conférence sur les moyens de pénétration que la France a employés jusqu'à ce jour dans le Sahara. Il a fait ressortir les grands avantages que l'on pourrait retirer de cette région, regardée si longtemps comme infertile, non seulement au point de vue de la production, mais encore au point de vue de la communication avec le Sénégal et le Soudan Français. Rappelant la triste épopée de la mission Flatters, il s'étonne avec raison que ce meurtre soit resté jusqu'à ce jour impuni. Les Anglais n'eussent pas certainement agi de la sorte, et c'est ainsi que l'on est toujours amené, en le regrettant, à reconnaître la supériorité des Anglais en matière de politique coloniale.

Tunisie. — Le port de Bizerte. — On lit dans le *Bulletin des renseignements coloniaux* : « Les études pour le port de Bizerte sont terminées ; l'exécution prochaine, affirme-t on. Le gouvernement Tunisien y consacrera 12 millions qu'il a disponibles sur ses réserves. La concession à des entrepreneurs français est imminente. »

Bizerte est actuellement un port, sans importance mais qui pourrait devenir le premier port de la Méditerranée. Elle n'est séparée que par un faible seuil d'une profonde lagune qui s'appelle le *lac Eckheul*. Creuser le seuil et y ménager un chenal suffisant pour livrer passage aux plus grands navires, voilà l'œuvre à accomplir. Le voudra-t-on? L'Angleterre et l'Italie verront avec mauvaise humeur tout ce qui se fera de ce côté.

Soudan Français. — Exploration du capitaine Binger. — La plus importante de toutes les explorations accomplies en 1888-89 au point de vue français est assurément celle du capitaine Binger dont la relation faite il y a peu de temps à la Société de Géographie et à la Société de Géographie commerciale de Paris, sera prochainement présentée à la Société de Géographie de Lille par son auteur.

Parti de St-Louis en 1887, le capitaine Binger remonta le Sénégal, et franchit le Niger pour traverser les États de Samory placés sous le protectorat de la France, grâce à l'intervention personnelle du colonel Gallieni. Après avoir séjourné quelque temps au camp de Samory (ce dernier était en guerre avec un roi voisin nommé Tréba), Binger se dirigea vers le sud. Repoussé à Tengrela dont le chef lui refusa l'entrée, il fut obligé de faire un grand détour avant de se diriger sur Kong où il fit une entrée triomphale (20 février 1888) qui excita au plus haut degré la curiosité des habitants. Binger parcourut ensuite le Lobi, la contrée si rarement visitée du Mossi où il fut d'abord bien reçu; mais un incident fâcheux arrêta sa marche vers le nord. Une expédition allemande de cinquante hommes était partie de la côte de Guinée ; le bruit s'en répandit fort vite à l'intérieur, et, la frayeur des nègres exagérant le nombre des soldats, cette poignée d'hommes fut bientôt annoncée comme une armée redoutable. Le roi du Mossi prenant Binger pour un espion allemand lui ordonna de quitter Ouaghadougou, sa capitale.

Après être tombé malade à Goual-Oualé, Binger traversa l'important marché de Salaga et atteignit Bondoukou. C'est là qu'il éprouva une incroyable et bien douce surprise en voyant flotter le pavillon français sur la case du chef. Une expédition, organisé par M. Verdier, et conduite par M. Treich-Laplène était, en effet, partie de Grand Bassam pour ravitailler le capitaine Binger et recueillir des renseignements sur l'explorateur que l'on avait à un moment fait passer pour mort. M. Treich-Laplène quitta Bontoukou quelques jours avant l'arrivée du capitaine Binger, non sans avoir obtenu du chef un traité de protectorat, et se dirigea sur Kong. Binger l'y rejoignit le 5 janvier 1889, et tous deux, après plusieurs palabres, parvinrent à placer le pays de Kong sous le protectorat de la France.

Il suffit de résumer les résultats de ce voyage si important. Désormais, grâce aux traités passés, nos possessions du Sénégal sont, par les États de Samory, par les pays de Kong et de Bontoukou, reliés à nos comptoirs de la côte de Guinée, Grand-Bassam et Assinie : nous pouvons y faire valoir le droit de premier occupant et montrer des traités conclus en bonne et due forme.

Mais là, malheureusement, nous rencontrons les Allemands, maîtres du Togo sur la côte de Guinée, et qui, grâce aux explorations de Krause en 1886, de Wolf en 1888, et de Von François en 1889, essaient d'atteindre et de s'annexer les pays situés dans la Bouche du Niger.

La croix de la Légion d'Honneur, que lui a donnée le Gouvernement et la grande médaille d'or, que lui a décernée la Société de Géographie de Paris, ont été la digne récompense des efforts persévérants et des résultats merveilleux du grand voyage accompli par le capitaine Binger.

Les Comores. — M. Humblot, lauréat de la Société de Géographie commerciale, négociant établi depuis de longues années aux îles Comores, avait, en 1886, placé cet archipel africain sous le protectorat français. Grâce à ses relations personnelles avec le sultan de la Grande Comore, Saïd-Ali, un décret récent a diminué de 15 % à 2 % les droits de douane sur les marchandises françaises, tout en maintenant l'ancien droit sur les marchandises étrangères. Aussi une approbation unanime a-t-elle accueilli la récente mesure par laquelle le Gouvernement français a décerné à M. Humblot le titre de Résident de France aux îles Comores.

Mozambique. — L'attention est depuis quelques jours attirée vers la colonie portugaise de Mozambique par le récent conflit entre le Portugal et l'Angleterre. Tandis, qu'en effet, la « perfide Albion » poursuit, avec une admirable tenacité, le projet de relier peu à peu sa colonie du Cap à l'Égypte, par une occupation graduelle des contrées qui les séparent, le Portugal, le premier venu dans les contrées du Zambèze inférieur, veut maintenir l'intégrité et la priorité de ses droits.

Une récenfe découverte l'y pousse : l'explorateur Bankin a informé le gouverneur de Mozambique qu'il venait de découvrir une bouche navigable du Zambèze : c'est la rivière Chindé, une des nombreuses bouches du fleuve ; il a joint à son rappor une carte du Delta du Zambèze et un croquis détaillé du cours de la Chindé.

Cette découverte aurait une double importance : elle enlèverait toute valeur aux allégations faites jusqu'ici pour empêcher l'internationalisation du cours du Zambèze, allégations tirées de ce fait qu'il n'était pas accessible aux navires ; en outre, la navigation reconnue possible exercerait une influence incalculable sur le développement des riches contrées qu'arrose le Zambèze inférieur.

AMÉRIQUE.

Mission Chaffanjon.— M. Chaffanjon, lauréat de la Société de Géographie commerciale, a déjà, par ses voyages et par son remarquable volume : *l'Orénoque et le Caura*, fait connaître le Vénézuéla et le fleuve de l'Orénoque dont il a visité les sources.

Arrêté au cours de sa dernière mission par le mauvais état de sa santé, il vient, après un court repos en France, de s'embarquer sur le paquebot le *Saint-Laurent* pour reprendre ses travaux au point où il avait dû les suspendre.

Brésil. — La révolution qui vient de s'accomplir au Brésil exige un changement dans la *Géographie politiqne.*

Dès maintenant, il est inexact de dire ou d'écrire l'*Empire* du Brésil. On ne peut davantage employer le terme *République.*

En effet, le Gouvernement provisoire, présidé par le général Deodoro de Fönseca, a décidé la réunion d'une Constituante ayant pour mission de fixer l'état du pays. Le décret du 20 décembre fixe au 15 novembre 1890 la reunion de cette Assemblée.

Ce long délai a causé de la surprise dans nos pays européens, de faible étendue pour une population très dense et pourvus d'une forte centralisation. On oublie trop facilement l'immense étendue du Brésil et la difficulté des communications, Voici comment s'exprime, à ce sujet, un journal brésilien :

« Étant donnés la vaste étendue du Brésil, l'immense distance qui sépare les différents États, le manque absolu de communications rapides dans presque tous, la période de douze mois, trop longue en Europe où tout est facile, paraît raisonnable au Brésil. Il faut au moins trois mois pour le voyage d'aller et retour à Cuyaba, capitale de l'État de Mato-Grosso. Il en faut autant pour le Haut-Amazone, et il n'en faut pas moins pour que chaque Etat se mette en mesure de consulter ses habitants, souvent séparés les uns des autres par des centaines de lieues. »

Quelle que soit l'issu e de la consultation nationale, il est une chose qui est hors de doute, c'est la voie dangereuse pour la race latine dans laquelle s'engage le Gouvernement provisoire.

Le décret du 15 décembre décide qu'à l'avenir « tous les étrangers seront considérés comme citoyens brésiliens après deux ans de résidence. Ils jouiront de tous les droits civils et politiques, à l'exception du droit d'être élu chef de l'État. »

La doctrine de Monroë va trouver là une facile application. Le prolifique Anglo-Saxon profitera des facilités qui lui sont offertes pour croître et multiplier sur les bords de l'Amazone : puis, quand il aura pour lui le nombre, il dira : la maison est à moi, c'est à vous d'en sortir.

Les États-Unis du Brésil veulent imiter les États-Unis d'Amérique ; c'est fort bien, mais un peu plus de réflexion et un peu moins de hâte ne seraient pas inutiles en pareille matière.

OCÉANIE.

Nouvelle-Calédonie. — Le Conseil général de la Nouvelle-Calédonie a voté un crédit de 80,000 fr., destiné à subventionner une ligne de paquebots à vapeur qui relierait la Nouvelle-Calédonie à Taïti. Des pourparlers vont être engagés avec la compagnie des Messageries maritimes, en vue d'obtenir la création d'une ligne annexe qui, de Sydney, desservirait Nouméa, les Nouvelles-Hébrides et Taïti. avec escale facultative à Futima (îles Vallis).

La Nouvelle-Calédonie trouverait ainsi un débouché important pour son bétail. Taïti substituerait à la ligne de San-Francisco, qui n'est desservie que par des goëlettes à voile-, un service régulier par navires à vapeur qui mettrait notre colonie en relations directes avec la France.

Généralités.

Le nombre des journaux du Globe. — D'après les statistiques de l'Exposition des Arts libéraux on connaît le nombre total des journaux qui sont publiés dans le monde entier.

Cette statistique démontre d'abord que la France n'édite pas la plus grande quantité de périodiques en Europe. Les Allemands ont cet honneur, l'Allemagne édite 5.500 feuilles périodiques, parmi lesquelles 800 sont quotidiennes. Les journaux de dogme religieux, de cultes, de théories scientifiques foisonnent. Le plus ancien journal allemand est la *Gazette des Postes*, de Francfort, née en 1616 : le plus répandu, le *Berliner Tageblatt*, n'est que de 55,000 exemplaires.

Après l'Allemagne, vient l'Angleterre, qui édite 3.000 périodiques dont 809 quotidiens. La France suit avec un nombre à peu près égal : il est officiellement de 2,819, dont un quart seulement est quotidien, bi ou tri-hebdomadaire.

L'Italie tient le quatrième rang ; elle possède 1,400 journaux : 200 paraissent à Rome, 140 à Milan, 120 à Naples, 94 à Turin, 79 à Florence. 170 de ces feuilles sont quotidiennes. Le plus ancien est la *Gazette de Gênes*, fondée en 1797.

1,200 journaux paraissent en Autriche-Hongrie ; 150 sont quotidiens.

Sur 850 feuilles, en Espagne, un tiers est périodique. Ce furent des aveugles qui

colportèrent les premiers échantillons des gazettes appelées alors *relationes*; elles paraissaient à des époques indéterminées et prenaient souvent la forme de romances, que les aveugles chantaient et vendaient dans les rues.

La Russie ne possède que 800 journaux, dont 200 paraissent à Saint-Pétersbourg et 76 à Moscou. Une infinité de langues sont représentées dans la presse russe,

En Grèce, les journaux sont proportionnellement nombreux. Chaque bourgade en a un. Athènes en possède 54 qui sont quotidiens.

450 journaux voient le jour en Suisse La Belgique et la Hollande fournissent un nombre à peu près égal de publications. En Suède et en Norvège, en Portugal, la presse tient peu de place. Le mouvement du journalisme turc est assez actif.

En somme, l'Europe possède 20,000 journaux.

En Asie, on ne trouve pas moins de 3,000 publications périodiques. La plupart paraissent au Japon et dans les Indes anglaises.

La Chine est peu féconde ; elle n'a que le *King-Pau*, journal officiel de Pékin, qui publie trois éditions par jour, sur papier de couleurs différentes, plus un journal à Shanghaï et un en Corée ; l'apparition de cette dernière feuille nommée *Hu-Rao* a été cause d'une discussion grave. Il s'agissait de savoir en quel idiome elle serait rédigée. On la rédigea en chinois, il y eut des réclamations ; elle est rédigée actuellement en chinois et en coréen.

Le Japon possède 1,500 journaux, nous en citerons quatre, savoir : le *Hotchishimhoun*, le *Nitchinitchishimboun*, le *Tchoyashimboun*, le *Maïnitchishimboun*. Ce dernier est l'organe du parti radical japonais.

Il y a trois journaux français, l'un en Cochinchine l'autre aux Indes, l'autre au Tonkin, l'*Avenir*, récemment fondé.

Il s'en publie 200 en Afrique, presque tous en Algérie, en Egypte et dans les diverses colonies anglo-hollandaises du Cap de Bonne-Espérance

La presse européenne reste en arriere de celle d'Amérique. Les États-Unis donnent le jour à 52,100 journaux ; le Canada à 700. Le nombre des journaux croît très rapidement dans l'Amérique espagnole ou portugaise.

700, c'est le nombre des périodiques australiens.

Il paraît, d'après les calculs de la statistique, qu'il existerait un journal pour 82,600 individus.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques non extraits :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,

ALEX. EECKMAN.

TABLE DES MATIÈRES

DU DEUXIÈME SEMESTRE DE 1889.

I. — Membres de la Société.

II. — Funérailles du Général Faidherbe.

III. — Procès-verbaux des Assemblées générales.

IV. — Communications aux assemblées générales.

V. — Grandes Conférences.

VI. — Excursions de 1889.

VII.— Exposition de 1889.

VIII. — Bibliographie.

IX. — Nouvelles et faits géographiques.

France.

Europe.

Asie.

Afrique.

Amérique.

Océanie.

Généralités et Divers.

Renseignements utiles :

Lille Imp. L. Danel.

Société de Géographie de Lille.

SUPPLÉMENT

AU

CATALOGUE DE LA BIBLIOTHÈQUE

paru en Décembre 1887.

PREMIER SUPPLÉMENT

AU

CATALOGUE DE LA BIBLIOTHÈQUE

GÉNÉRALITÉS.

1088. Nouveau Dictionnaire géographique . ou Description de toutes les Parties du Monde, par Vosgien. — Dernière édition, enrichie de 7 cartes géographiques conformes aux nouvelles divisions et ornée des Pavillons des vingt principales puissances maritimes, par M. Beaumont. *In-8°, Paris, Ledentu, Raymond, Menard et Desenne, 1807.*

Don de M. Félix Gourdin.

1147. Sur l'emploi de Méridiens équidistants pour la fixation de l'heure, par Hugo Gylden. *In-8°*. Extrait du Journal *Ymer*. (Société suédoise d'Anthropologie et de Géographie, Stockholm, 1889).

Don de l'Auteur.

928. Géographie générale, par P. Foncin. *In-4°*, *Paris, Armand Colin et Cie, 1888.*

Don de l'Auteur.

988. Continents et Océans. — Introduction à l'étude de la Géographie, par George Grove, traduit de l'anglais par Melle Marie Tesson. *In-12*, *Paris*, *Germer*, *Baillière et Cie* .

Ministère de l'Instruct. publ.

989. La Mer, par Armand Dubarry. *In-8°, Paris, Jouvet et Cie*, *1886.*

M. I. P.

990. La Mer et la Marine, par Maxime Petit. *Gr. in-8°; Paris, Hachette et Cie, 1885.*

M. I. P.

991. Les Explorations sous-marines, par Edmond Perrier. *Gr. in-8°, Paris, Hachette et Cie, 1886.*

M. I. P.

997. Les Grandes Découvertes maritimes du XIIIe au XVIe siècle. par Édouard Cat. *In-8°, Paris, A. Degorge-Cadot.*

M. I. P.

954. Voyage de La Pérouse, rédigé d'après des manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes par M. De Lesseps. *In-8°, Paris. 1831. Arthur Bertrand et Delaunay.*

Don de M. De Parades.

998. Voyages et aventures de La Pérouse, par F. Valentin. 16e édit. *In-8°, Tours, Mame et Fils.*

M. I. P.

1019. Les Explorations françaises de 1870 à 1871, par Paul Gaffarel. *In-8°, Paris, A. Degorge-Cadot.*

M. I. P.

1049. Nos Petites Colonies, par Fernand Hue et Georges Haurigot, avec cartes et gravures. *In-8°, Paris, Lecène et Oudin, 1886.*

Don de M. De Parades.

987. Manuel pratique d'Ethnographie ou Description des Races humaines. par J. d'Omalius d'Halloy. *In-8°, 5e édit. Paris, Eugène Lacroix, 1864.*

M. I. P.

903. Les Progrès de la Race Européenne au XIXe siècle par la colonisation, par M. Levasseur, Membre de l'Institut. *In-8°, Paris, Mignon.*

Don de l'Auteur.

1164. Catalogue général officiel de l'Exposition Universelle internationale de 1889, à Paris. — Tome premier. Groupe I. Œuvres d'art. — Classes 1 à 5. *In-8°, Lille, L. Danel, 1889.*

1165. Id. — Tom e deuxième. Groupe II. Éducation et Enseignement. Matériel et procédés des arts libéraux. — Classes 6 à 16.

1166. Id. — Tome troisième. Groupe III. Mobilier et Accessoires — Classes 17 à 29.

1167. Id. — Tome quatrième. Groupe IV. Tissus, Vêtements et Accessoires. — Classes 30 à 40.

1168. Id. — Tome cinquième. Groupe V. Industries extractives. — Produits bruts et ouvrés. — Classes 41 à 47.

1169. Id. — Tome sixième. Groupe VI. Outillage et procédés des Industries mécaniques, Électricité. — Classe 48 et classes 50 à 66.

1170. Id. — Tome septième. Groupe VII. Produits alimentaires. Classes 67 à 73.

1171. Id. — Tome huitième. Groupe VIII. Agriculture, Viticulture et Pisciculture. — Classes 49, 73 *bis*, 73 *ter* et 74 à 77. — Groupe IX. Horticulture. — Classes 78 à 83.

Dons de M. Léonard Danel.

EUROPE.

1007. L'Europe (sans la France), par L. Lanier, 3e édit. *In-8°. Paris, Eugène Belin. 1887*

M. I. P.

1198. Un danger Européen. — Les sociétés secrètes musulmanes, par Napoléon Ney. — *In-12, Paris, Georges Carré, 1890.*

Don de l'Auteur.

1082. Les Alpes et les Grandes Ascensions, par E. Levasseur, avec la collaboration des Membres des clubs alpins. — Ouvrage orné de 14 cartes-esquisses, dont 2 hors texte. — *Gr. in-8°. Paris, Ch. Delagrave. 1889.*

Don de l'Auteur.

1011. Impressions de voyage. — Suisse — par Alexandre Dumas. — *3 vol. in-8°. Paris, Calmann Lévy, 1885.*

M. I. P.

923. Huit jours en Suisse et en Italie, par le train de Lille à Lucerne, août 1882, par Élisée Delacourt. *In-8°, Saint-Quentin, imprimerie du « Glaneur », 1887.*

Don de l'Auteur.

1039. Rapport des Experts sur le percement du Simplon. *In-4°, Lausanne. imp. Adrien Borgeaud, 1886.*

1040. La France et le Simplon, par Ch. de SINNER, *gr. in-8°, Paris.* Extrait du *Moniteur Universel, 1888.*

1076. Un Voyage de Bruges à Vienne en 1716, d'après le journal manuscrit de J.-B. Verslype, par M. l'abbé D. CARNEL.

1012. L'Espagne et le Portugal, par Emmanuel RAYMOND, *2e édit. in-12. Paris, Germer, Baillière et Cie.*

M. I. P.

1052. Quelques jours d'Espagne, par Édouard CAZENAVE. *In-8°, Tarbes, Larrieux, 1869.*

Don de M. CAHEN.

942. Le Portugal et l'Union Ibérique, par Ch. R. PEPPER. *Gr. in-8° Paris, E. Dentu, 1879.*

Don de M. DE GRIMBRY.

1041. A travers Barcelone et son Exposition.— Notes d'un Passant, par Maurice DE VÈRE. *In-8°, Barcelone. Imp. Louis Tasso Serra, 1888.*

Don de l'Auteur.

959. La Russie et les Russes. Indiscrétions de voyage par Victor TISSOT. *6e édit. in-8°, Paris, E. Dentu, 1882.*

Don de M. DE PARADES.

1008. A travers la Bulgarie, par DICK DE LONLAY. *Gr. in-8°. Paris, Garnier frères, 1886.*

M. I. P.

1148. La Hongrie et la Transylvanie. — Le Danube et Budapest. — Les Tunnels circulaires du Saint-Gothard, — par M. G. de Beugny d'Hagerue. — *In-8°, Lille.* Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie, 1889.*

1036. L'Islande et l'Archipel des Fœrœer, par le Dr Henry LABONNE. Ouvrage contenant 57 gravures et 2 cartes. *In-8°. Paris, Hachette et Cie, 1888.*

Don de l'Auteur.

1106. Pauvre Islande! par Victor MEIGNAN, avec gravures et une carte. *In-8°, Paris, Ernest Kolb, 1889.*

Don de l'Éditeur.

1135. Le Pays de Liège, par M. E. Cantineau *In-8°, Lille.* — Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie, 1888.*

Don de l'Auteur.

905. Les Voies de communication en Norwège, par MM. A. Petsche et A. Delebecque. *In-8°. Paris, Veuve Ch. Dunod, 1887.*

Don de M. A. Delebecque.

984. Manuel d'Archéologie grecque, par Maxime Collignon. *In-8°, Paris, A. Quantin.*

M. I. P.

1010. Les Roumains. — Allemagne et Italie, — par Edgar Quinet. *4e édit. in-8°, Paris. Germer, Baillière et Cie.*

M. I. P.

943. Six semaines à Rome, par E. Levasseur, de l'Institut. *In-8°, Paris.* Extrait de la *Nouvelle Revue, 1888.*

Don de l'Auteur.

1009. La Toscane et la Mer Tyrrhénienne, par L. Simonin. *In-8°, Paris. Challamel, 1868.*

M. I. P.

1013. Une année à Florence, par Alexandre Dumas. *In-8°. Paris, Calmann-Lévy, 1883.*

M. I. P.

1068. De Pontoise à Stamboul, par Edmond About. *In-8°. Paris, Hachette et Cie, 1884.*

Don de M. de Parades.

1071. L'Irlande, — Le Canada, — Jersey, par G. De Molinari. *In-8°. Paris, E. Dentu, 1881.*

Don de M. de Parades.

1177. Knocke, nouvelle station balnéaire sur la mer du Nord, — par L. Quarré Reybourbon (Auteur de Blankenberghe et ses environs). — Souvenirs de voyage. *In-8°, Lille, L. Quarré, 1890.*

Don de l'Auteur.

FRANCE.

963. L'Expansion coloniale de la France, par J.-L. DE LANESSAN, avec 19 cartes hors texte. *In-8°, Paris, Félix Alcan, 1886.*
Don de l'Éditeur.

1042. Annuaire colonial de la France. — *Édité par le Ministère de la Marine et des Colonies, 1888.*
Don de l'Éditeur.

1014. France, Algérie et Colonies, par Onésime RECLUS. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1883.*
M. I. P.

1015. Notre France, sa Géographie, son Histoire, par J. MICHELET. *In-8°, Paris. C. Marpon et Flammarion, 1886.*
M. I. P.

1016. En France, XVIIe et XIXe siècles, par A. MÉZIÈRES. *2e édition in-8°. Paris, Hachette et Cie, 1886.*
M. I. P.

1017. Le Midi de la France, par Alexandre DUMAS. *2 vol. in-8°. Paris, Calmann Lévy, 1882.*
M. I. P.

1018. Un Village au XIIe siècle et au XIXe, par Léon BARRACAND. *In-8°, Paris, Charavay frères, 1882.*
M. I. P.

1200. Sur la traversée de la rivière souterraine de Bramabiau et sur la formation des cañons des Causses, par M. E. A. MARTEL. *In-4°, Paris.* Extrait des *Comptes Rendus des séances de l'Académie des Sciences, 3 déc. 1888.*
Don de l'Auteur.

1202. Sous terre. — Exploration souterraine des Causses, par M. E. A. MARTEL. *In-12. Paris. Ch. Delagrave, 1889.*
Don de l'Auteur.

1203. Les Cévennes, par M. E. A. MARTEL, avec gravures. *In-4°, Paris, Ch. Delagrave, 1890.*
Don de l'Auteur.

965. Notice sur le Port de Dunkerque, avec plan de la ville et du port. *In-8°, Dunkerque, G. Baudelet. 1885.*
Don de la Chambre de Commerce de Dunkerque.

1104. L'Ascenseur hydraulique des Fontinettes, par M. GRUSON, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. *Une br. in-8°, 6 p.* (Extrait).

Don de l'Auteur.

1105. Ascenseur hydraulique des Fontinettes, sur le canal de Neuf-fossé, par M. GRUSON. *In-8° Lille.* Extrait du *Bulletin de la Société Industrielle, 1889.*

Don de l'Auteur.

1151. Les Papeteries de Wizernes, l'Ascenseur des Fontinettes et St-Omer. — Compte-rendu d'Excursion fait par M. E. Cantineau. *In-8°, Lille.* Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie, 1889.*

1176. Cambrai, Vaucelles, Les Sources de l'Escaut, Le Catelet, Le Canal de Saint-Quentin. — Compte-rendu d'Excursion, 19 mai 1889. *In-8°, Lille.* Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie, 1889.*

1132. Guide de la Ville de Lille. *In-12. Lille, L. Quarré.*

Don de M. QUARRÉ-REYBOURBON.

1178. Aspect de quelques Maisons de Lille, au commencement du XVIIe siècle. — Avec plan colorié de l'époque, par L. Quarré-Reybourbon. *In-8°, Lille, L. Quarré, 1889.*

Don de l'Auteur.

ASIE.

1079. L'Asie. — Choix de lectures de Géographie, par M. L. LANIER. — 1re partie (Asie Russe, — Turkestan, — Asie Ottomane, — Iran). *In-8, Paris. Eugène Belin, 1889.*

Don de l'Éditeur.

1086. L'Annam au Moyen-Age, par H. CASTONNET DES FOSSES. — *In-8°.* Extrait de la *Revue libérale, 1889.*

Don de l'Auteur.

1081. L'Empire d'Annam et le Peuple annamite. — Publié sous les auspices de l'Administration des Colonies; — Annoté et mis à jour par J. SILVESTRE. — Avec une carte de l'Annam, hors texte. *In-8°, Paris, Félix Alcan, 1889.*

Don de l'Éditeur

1045. L'Indo-Chine française, — Étude politique, économique et administrative sur la Cochinchine, le Cambodge, l'Annam et le Tonkin, par J.-L. de Lannessan, avec 5 cartes en couleurs, hors texte; *in-8°*, *Paris*, *Félix Alcan*, *1889.*

Don de l'Éditeur.

929. Indochine française. — Cochinchine et Cambodge, par Bianconi. *In-4°*, *Librairie Chaix*, *1888.*

Don de l'auteur.

1077. Les Ruines Kmers, — du Cambodge Siamois, par L Fournereau. *In-8°*, *Paris.* — Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie*, *1889.*

Don de l'Auteur.

915. Deux arbres à acclimater au Tonkin, par M. Romanet du Caillaud. *In-8°* (*Comité d'études du Tonkin*), *1888.*

1003. Les Français au Tonkin, 1787-1886, par Hippolyte Gautier, 5e édit. *In-8°*, *Paris, Challamel aîné*, *1887.*

M. I. P.

1004. Francis Garnier. — Sa vie, ses voyages, son œuvre, 1839-1874, par Edouard Petit. *In-8°*, *Paris, Maurice Dreyfous.*

M. I P.

1005. L'amiral A. Courbet, par A. Gervais. *In-8°*, *Paris, Charavay frères.*

M. I. P.

1006. Lettres du Tonkin (novembre 1884 à mars 1885), de René Normand. *In-8°*, *Paris, Paul Ollendorf*, *1887.*

M. I. P.

916. Souvenirs de Chine, par un Missionnaire, 2e édit. *In-8°*, *Rome, imprimerie Polyglotte de la S. C. de la Propagande*, *1873.*

Don de M. F. Gennevoise.

1025. La Chine industrielle et commerciale, par M. H. Castonnet des Fosses. *In-8°*, *Lyon*, *Bulletin Société de Géographie de Lyon*, *1888.*

Don de l'auteur.

1001. A travers la Chine, par Léon Rousset, 3e édit. *In-8°*, *Paris*, *Hachette et Cie*.

M. I. P.

1002. La Chine, d'après les voyageurs les plus récents, par Victor TISSOT *In-8°, Paris, Jouvet et Cie, 1885.*

M. I. P.

1085. Le Commerce du Japon, par H. CASTONNET DES FOSSES. *In 8°* — Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Tours, 1889.*

Don de l'Auteur.

949. La colonisation russe en Sibérie, par CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Angers, extrait des Annales de l'Extrême-Orient et de l'Afrique, 1888.*

Don de l'auteur.

1047. Du Caucase aux Indes à travers le Pamir, par Gabriel BONVALOT, — Orné de 250 dessins et croquis par Albert PÉPIN. *In-4°, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1889.*

Don de l'Éditeur.

939. Voyage au Caucase et en Transcaspienne, par Edmond COTTEAU. *In-8°, Paris, Extrait du Bulletin de la Société de Géographie commerciale, 1888.*

Don de l'auteur.

925. L'Arménie. — Revendications des Arméniens, par Jean BROUSSALI, (*Extrait de la Revue française, 1886*), 2 br.

Don de l'auteur

926. Émilio Castelar et la Question arménienne. *In-8°, imp. Chaix, 1887.*

Don de M. BROUSSALI.

1111. Le Haïasdan. — Organe de l'Association patriotique arménienne. Séance de fondation. — *Nos 1, 3 et 4.*

Don de M. J. BROUSSALI.

1136. La Perse et les Persans, 1671-1675, par Jean CHARDIN, réduit et annoté par George MANTOUX. *In-8°, Paris, Dreyfous.*

Don de M. DE PARADES.

1101. Les Relations de la France avec la Perse, par H. CASTONNET DES FOSSES. *In-8°.* (Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Tours*). *Angers, 1889.*

Don de l'Auteur.

1094. La Macédoine et la Politique de l'Autriche en Orient, par H. Castonnet des Fosses. *In-8°*. (Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie commerciale de St.-Nazaire*). *Lyon*, *1889*.

Don de l'Auteur.

1152. Jérusalem, — son Histoire, — sa description, — ses Établissements religieux, — avec Carte, par Victor Guérin, *gr. in-8°*, *Paris*, *Plon*, *Nourrit et Cie 1889*.

Don de l'Éditeur.

1157. Chypre, son passé, son présent, son avenir, par R. Hamilton Lang, — traduit de l'anglais par V. Dave. *In-12*, *Paris*, *A. Quantin*, *1879*.

Don de M. de Parades.

AFRIQUE.

906. Le projet de création en Algérie et en Tunisie d'une mer dite intérieure, par M. E. Cosson. *In-8°*, *Paris*, *imp. Chaix 1885*.

1146. Historique de la découverte du Bassin hydrographique de la Tunisie centrale et de son identification à l'ancien bassin du Triton, — par M. le Dr Rouire. *In-8°*, *Paris*, *1889*. — Extrait du *Compte-rendu des séances de la Société de Géographie*.

Don de l'Auteur.

962. La Tunisie, par J. L. de Lanessan, avec une carte en couleurs, hors texte. *In-8°*, *Paris*, *Félix Alcan*, *1887*.

Don de l'Éditeur.

1020. Les Français dans le Désert, par le colonel C. Trumelet, 3e édit. *Gr. in-8°*, *Paris*, *Challamel et Cie*, *1888*.

M. I. P.

1021. A travers l'Algérie, par le Dr L. M. Reuss. *In-8°*, *Paris*, *Librairie générale de vulgarisation*.

M. I. P.

1156. Huit jours en Kabylie; — A travers la Kabylie et les Questions Kabyles, par François Charvériat. *In-8°*, *Paris*, *E. Plon*, *Nourrit et Cie*, *1889*.

Don de l'Éditeur.

1022. Promenades d'une Française dans l'intérieur de la Régence de Tunis avant l'annexion, par Pierre DE CŒUR (Mme DE VOISINS). *In-8°, Paris, Maurice Dreyfous, 1884.*

M. I. P.

1023. Les deux Missions du colonel Flatters, racontées par un membre de la 1re mission. *In-8°, Paris, Maurice Dreyfous, 1884.*

M. I. P.

1078. Les deux Missions du colonel Flatters au pays des Touaregs Azdjer et Hoggar, par M. Henri BROSSELARD, capitaine d'infanterie, membre de la 1re mission. Ouvrage illustré de 50 gravures et d'un itinéraire des deux Missions, tiré en lithographie. *In-8°, Paris, Jouvet et Cie, 1889.*

Don de l'auteur.

930. Négociations relatives au règlement international pour le libre usage du canal de Suez. — Documents diplomatiques. *Gr. in-4°, 1887.*

Don de M. DE GRIMBRY.

1133. La Société française des écoles coptes d'Egypte. *In-8°.*

Envoi de M. Ch. DUPUIS, Président.

1043. Programme des Excursions organisées par MM. Th. Cook et fils, pour l'Egypte et le Nil, jusqu'à la 1re cataracte, avec cartes et gravures. *In-8°, Paris, Direction générale de l'Agence.*

1069. Madagascar, depuis sa découverte jusqu'à nos jours, par H. LE CHARTIER et G. PELLERIN. Ouvrage orné de 60 gravures et d'une carte de Madagascar. *In-8°, Paris, Jouvet et Cie, 1888.*

Don de M. DE PARADES.

1048. Le Maroc. — Voyage d'une Mission française à la cour du Sultan, par le Dr A. MARCET, 2e édit. *In-8°, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1885.*

Don de M. DE PARADES.

1149. L'Ile d'Arguin, par Armand Trève. *In-8°, Lyon, Vitte et Perrussel, 1889.*

1097. Cinq ans de séjour au Soudan français. par Eugène BÉCHET, avec carte. *In-8°, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1889.*

Don de l'Éditeur.

1204. Le Sénégal. — La France dans l'Afrique occidentale, par le Général FAIDHERBE, de l'Institut. — Ouvrage contenant 21 gravures et 5 cartes ou plans. — *Gr. In-8°. Paris, Hachette et Cie, 1889.*

Don de l'Auteur.

1093. Au Soudan français. — Souvenirs de guerre et de mission, par le capitaine Étienne PÉROZ, avec une carte de l'itinéraire suivi par la mission du Ouassoulou. *In-8°, Paris, Calmann Lévy, 1889.*

Don de l'Auteur.

955. Trois voyages dans l'Afrique occidentale ; — Sénégal, Gambie, Casamance, Gabon, Ogooué, par Alfred MARCHE. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1882.* 2e édit., contenant 24 gravures et une carte.

Don de M. DE PARADES.

902. De Angola à Contra-Costa. — 2 vol. cartonnés avec gravures, par MM. H. CAPELLO et R. IVENS, officiers de l'armée royale portugaise. *In-8°, Lisbonne, Imprimerie nationale, 1886.*

Don de M. Alex. EECKMAN.

1083. Le Congo français ; — du Gabon à Brazzaville, par Léon GUIRAL ; préface de J. KUNCKEL D'HERCULAIS ; ouvrage orné de gravures et d'une carte.

899. Cinq années au Congo, 1879-1884, par Henry M. STANLEY. Ouvrage illustré de 100 gravures sur bois, et de 4 cartes en couleur. *Gr. in-8°, Bruxelles, Institut national de géographie, 2e édit.*

Don de M. Eug. DELESSERT.

1046. Trois années au Congo ; Séjour chez les Bangallas, Cannibales du Haut-Fleuve, par Th. WESTMARK. *In-8°, Lille.* — Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie, 1888.*

1096. Un Voyage dans l'Oubangui (de Liranga à Modzaka), par M. Ed. FROMENT, chef de station de 1re classe au Congo français ; avec carte. *In-8°, Lille.* — Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie, 1889.*

956. Huit mois au Kalahari. — Récit d'un voyage au lac N'Gami, par G. A. FARINI, traduit de l'anglais par Mme L. TRIGANT : ouvrage contenant 34 gravures et 2 cartes. *in-8°, Paris, Hachette et Cie, 1887.*

Don de M. DE PARADES.

AMÉRIQUE.

1107. Résumé des communications sur le Groñland, 9e partie.

1108. — 10e partie. *In-8°, Copenhague, 1889.*

Don de M. Holm

1158. La France transatlantique. — Le Canada, par Sylva CLAPIN, ouvrage enrichi de gravures et d'une carte. *In-8°, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1885.*

Don de M. DE PARADES.

960. Cent ans de République aux États-Unis, par le duc DE NOAILLES *In-8°, Paris, Calmann Lévy, 1886.*

Don de M. DE GRIMBRY.

1160. Le Kansas en 1889, par Emile Firmin, Commissaire du Kansas à l'Exposition. *In-8°, Topeka, Kansas, Clifford C. Baker, 1889.*

Envoi de l'État du Kansas.

1161. Notice sur les Français de Florence, Kansas. — Publication complétant le « Kansas en 1889 ». *In-8°, Issy s/Seine, R. Beau et C. Dillet.*

Don de M. ÉMILE FIRMIN.

1100. Etats-Unis du Mexique (1re partie), par F. BIANCONI et Louis DE BALESTRIER (cartes commerciales de F. BIANCONI); texte et carte collée sur toile. *In-4°, Paris, Chaix, 1889.*

Don de l'Éditeur.

1159. Le Mexique, à la portée des Industriesl, des Capitalistes, des Négociants importateurs et exportateurs et des Travailleurs. — Avec une Carte commerciale, routière, minière et agricole, par F. Bianconi. *In-12, Paris, Imp. Chaix. Oct. 1889.*

Don de l'Auteur.

1187. Anuario del Observatorio Astronomico Nacional de Tacubaya, para el año de 1890, — Formado bajo la direction del Ingenioro Angel Anguiano — Ano X. *In-12, Mexico, Oficina tip. de la Secretaria de Fomento 1889.*

Envoi de l'Auteur.

1070. Voyage au Mexique ; de New-York à Vera-Cruz, en suivant les routes de terre, par Jules LECLERCQ. Ouvrage contenant 36 gravures et une carte. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1885.*

Don de M. DE PARADES.

1067. Voyage au pays du pétrole, par Alexis CLERC. *In-8°, Paris, Alfred Degorge, 1889.*

Don de M. DE PARADES.

1074. (1) Primer censo general de la provincia de Santa-Fé, par Gabriel CARASCO, Libro I. *Censo de la Pollacion, 1887.*

1074. (2). Idem. Libros II à VIII, 1888. *In-f°; Buenos-Ayres et La Plata.*

Don de l'Auteur.

1180. Notice politique, statistique, commerciale, etc. sur les États-Unis du Vénézuéla, — contenant les renseignements les plus utiles et les plus précis sur ce pays, en Français, Anglais, Espagnol, Allemand et Italien, — et accompagné d'une carte de la République. *In-12, Paris, Imp. et Libr. Paul Dupont, 1889.*

Don de M. CANTINEAU.

1038. Les Progrès de la République Argentine. — Émigration et colonisation, par John LE LONG. *In-8°, Sceaux, imp. Charaire et fils, 1888.*

Don de l'Auteur.

1140. République Argentine, — Le Commerce et les Finances, — par Emile Daireaux. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1889.* (Extrait de l'ouvrage : La Vie et les Mœurs à la Plata).

1141. République Argentine : Les Lois et la Constitution (id. id.)

1142. Id. : La Ville de Buenos-Ayres (id. id.)

1143. Id. : L'Industrie pastorale (id. id.)

1144. Id. : Les grandes cultures (id. id.)

1145. Id. : La Vie sociale et la Vie légale des Étrangers (id. id.).

1162. La République du Paraguay, par Matias Alonso Criado. — Édition de 1888. — A Godel, Assomption et Montevidéo. — Traduit de l'Espagnol par Max. Winsweiler, Consul du Paraguay en France. — Édition de 1889. Bordeaux, R. Coussau et P. Constalat, 1889.

Don de l'Auteur.

1199. Le Paraguay, par le Docteur E. de BOURGADE LA DARDYE. — Ouvrage renfermant 26 gravures hors texte et une grande carte du Paraguay. *In-8°, Paris, E. Plon, 1889.*

Don de l'Auteur.

1164. Catalogue officiel de la République du Paraguay. *In-8°, Paris, C. Lévy, 1889.*

Envoi du Consul de Paraguay à Paris.

1110. Message du pouvoir exécutif national, lu par le Président de la République, Dr D. MIQUEL JUAREZ CELMAN, à l'ouverture du Congrès, le 7 mai 1889. *Gr. in-8°, Buenos-Ayres, 1889.*

Envoi du Gouvernement Argentin.

1099. Le Brésil (partie sud), par F. BIANCONI et Alfred MARC ; (cartes commerciales de F. BIANCONI) texte et carte. *In-4°, Paris, Chaix, 1889.*

Don de l'Auteur.

1000. Nos grandes colonies. — Amérique : Antilles et Guyane, par Fernand HUE et Georges HAURIGOT, 3e édit. *In-8°, Paris, G. Lecène et H. Oudin, 1886.*

M. I. P.

958. Chili : Le Chili, l'Araucanie, le Détroit de Magellan et retour par le Sénégal, par le comte Eugène DE ROBIANO. *In-8°, Paris, E. Plon et Cie, 1882.*

Don de M. DE PARADES.

1131. Chili et Chiliens, par Charles WIENER. Gr. in-8° avec nombreuses chromo-lithographies et cartes. *Paris, Léopold Cerf, 1888.*

Don de l'auteur.

1139. Voyage à la Sierra Névada de Sainte-Marthe. — Paysages de la Nature tropicale, par Élisée RECLUS, 2e édition, contenant 21 gravures et une carte. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1881.*

Don de M. DE PARADES.

1172. Notice sur le Salvador. *In-8°, Paris, J. Kugelmann, 1889.*

Don du Consul général à Paris.

OCÉANIE.

957. L'Australie Nouvelle, par E. MARIN LA MESLÉE ; préface de L. SIMONIN. Ouvrage enrichi d'une carte et de gravures. *In-8°, Paris, E. Plon et Cie, 1883.*

Don de M. DE PARADES

1072. Voyage humouristique au pays des Kangourous, par Louis JACOLLIOT. *In-8°, Paris, C. Marpon et C. Flammarion.*

Don de M. DE PARADES.

1073. Voyage dans le Buisson australien, par Louis JACOLLIOT. *In-8°, Paris, C. Marpon et E. Flammarion.*

Don de M. DE PARADES.

1137. Luçon et Palaouan.— Six années de voyages aux Philippines, par Alfred MARCHE. Ouvrage contenant 68 gravures et 2 cartes. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1887.*

Don de M. DE PARADES.

1087. La Côte du poivre au pays des Salanganes, par BRAU DE ST-PAUL-LIAS. *In 8°, Paris,* extrait de la *Nouvelle Revue, 1889.*

Don de l'Auteur.

931. Affaires des Nouvelles-Hébrides et des Iles Sous-le-Vent. — Documents diplomatiques. *Gr. in-4°, Paris, Imp. nationale.*

Don de M. DE GRIMBRY.

999. Une Femme du monde à la Nouvelle-Zélande.—Lady Barker. Traduction de Mme E. B. *In-8°, Paris, Firmin Didot et Cie, 1882.*

M. I. P.

1095. La Nouvelle-Zélande, par le R. P. LANNUZEL, missionnaire apostolique à Opotiki. *In 8°,* extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Lille, 1889.*

ATLAS ET CARTES. — GÉNÉRALITÉS.

C. 1028. Atlas de Géographie générale avec notes statistiques, historiques et géographiques, par le colonel NIOX. *In-folio, Paris, Ch. Delagrave, 1888-1889.*

Don de l'Auteur.

1102. Atlas de Géographie ancienne pour servir à l'intelligence des Œuvres de Rollin, gravé d'après les Cartes originales de d'Anville. *Gr. in-4°, Paris, Ledoux et Tenré, 1818*

Don de M. Félix GOURDIN.

CARTES. — EUROPE.

M. 1197. France. — Carte des chemins de fer avec stations, distances et Compagnies. Lignes maritimes et ports desservis. — E. ANDRIVEAU-GOUJON. *In-f°. Paris, Andriveau-Goujon, Barrère successeur.*

Don de l'Éditeur.

C. 1089. Carte-Itinéraire du royaume de France, divisé en départements, indiquant les différentes routes et les distances d'une ville à l'autre. — Lieues de 2000 toises, par CHARMONT, géographe. *Paris, Ledoyen.*

Don de M. Félix GOURDIN.

1190. Plan de la ville de Calais, avec Projet de distribution des nouveaux quartiers, — dressé par l'Architecte L. Beillier. Échelle 1/10000e, *Calais, Janvier 1886.*

Don de M. JACQUIN.

V. 1112. Panorama du mont de Kemmel, en 3 couleurs, long. 0^{m},70. *Bruxelles, imp. Gouweloos.*

Don de M. FERNAUX.

C. 893. Carte du Comté de Flandre, par H. HONDIUS. *In f°.*

Don de M. QUARRÉ-REYBOURBON.

1114. Aquitania, d'après PEUTINGER et ANTONIO. *Paulin Moullart, Sanson, 1703.*

Don de M. CHAMONIN.

1115. Partie orientale du Gouvernement général du Languedoc où se trouve dans les Sevenes et dans le Bas-Languedoc le diocèse de Mande et le Gevaudan, partie du diocèse du Puy et

le Velay ; diocèse de Viviers et le Vivarais ; les diocèses d'Uses, de Nismes, de Monpelier, d'Alaiz, de Lodève, de Beziers et d'Agde, par N. de Fer. *A Paris, chez Benard, avec Privilège du Roy, 1705.*

Don de M. Chamonin.

1116. Carte du Dauphiné, (s. d.).

1117. Nitiobriges. — Evesché d'Agen. — Seneschaussée d'Agenois. — Eslection d'Agen, par le s^r Sanson, géographe ordinaire du Roy, avec Privilège du Roy, 1706.

1118. Estat et Seigneurie de l'Evesché de Lyege où sont les comtés de Hasbain, de Lootz et de Horn ; le Marquisat de Franchimont et le pays de Condroz. Tiré des *Mémoires les plus nouveaux*, par le s^r Sanson, géographe ordinaire du Roy. *A Paris, chez H. Iaillot, 1681.*

1119. Le Cours du Pô : dédié au Roy, par son très humble, très obéissant et très fidèle serviteur et sujet, le P. Placide, Augustin déchaussé et géographe ordinaire de Sa Majesté. Avec Privilège de Sa Majesté pour 15 ans, 1703.

5 feuilles collées constituant l'ensemble :

I. La Source du Pô et les passages de France en Piémont;

II. Le Cours du Pô dans le Piémont et le Monferrat ;

III. Le Cours du Pô dans le Milanez ;

IV. Le Cours du Pô dans le Duché de Mantoue ;

V. Le Cours du Pô dans le Duché de Ferrare et les États de Venise.

Dons de M. Chamonin.

1120. Le Piémont et le Monferrat, par le R. P. Placide, Augustin déchaussé, géographe du Roy. *A Paris, chez la veuve du sieur Duval. Avec Privilège de Sa Majesté pour 15 ans, 1691.*

1121. Carte du Piémont et du Monferrat, dédiée A Messire Iean le Camus, etc., par son très humble et très obéissant serviteur, le P. Placide, Augustin déchaussé, géographe du Roy. *A Paris, chez la veuve du sieur Duval. Avec Privilège de Sa Majesté pour 15 ans, 1691.*

1122. Principauté d'Oneglia. — Marquisat de Final et partie du Piémont, du Monferrat et de la République de Gênes ; dressées

sur les *Mémoires du sieur Bourgoin*, par N. DE FER, géographe de Monseigneur le Dauphin. *A Paris, à la Sphère Royalle, avec Privilège du Roy, 1692.*

1123. Carte des environs de Mantoue, où l'on voit tout le Serraglio et une partie du Véronois, dressée sur la carte levée sur les lieux en 1702, par Filippo PALOTA, ingénieur de l'Empereur; sur celles d'Antonio MAGINI, d'Agostino CERRUTI, de Giul. Carlo PRATTINO, et sur les descriptions des historiens du pays ; par Henri LIÉBAUX, géographe du Roi et de S. A. S. Mgr le comte de Clermont. *1734. Avec Privilège du Roi pour 15 ans.*

1124. Royaume de Hongrie et Transylvanie, partie du Royaume de Pologne, Ukraine, États du Czar et de la Crimée, partie des *États du Grand Seigneur* en Europe, Valaquie, Bosnie, Bulgarie, Servie, Romonie ; dressée sur les mémoires les plus nouveaux, par CRÉPY, géographe. *A Paris, chez Crépy, rue St-Jacques, à St-Jacques, 1737.*

1125. Spatiosissimum Imperium Russiae Magnae juxta recentissimas Observationes Mappa Geographica Accuratissime delineatum opera et sumtibus Tobiae Conradi Lotteri Geogr. et Chalcogr. Augustae Vindel (s. d.)

1127. Theatrum belli Russorum Victoriis illustratum sive Nova et accurata Turcicarum et Tartaricum Provinciarum intra fluvios Tyras s. Niester et Tanaim s. Don ad Oram Ponti Euxini et in Peloponeso Taurica Sitarum Designatio manu et impensis Tob. Conradi Lotteri Chalc. et Geogr. Aug. Vind (s. d.).

1128. Le Cercle de Souabe subdivisé en tous les États qui le composent, tiré sur les mémoires les plus nouveaux, par le sieur SANSON, géographe ordinaire du Roy. *A Paris, chez H. Iaillot, avec Privilège du Roy pour 20 ans, 1710.*

1129. Nova Mappa Geographica Sueciae ac Gothiae Regna ut et Finlandiae Ducatum ac Lapponiam cum Provinciis minoribus, ob oculos ponens, Cura et sumtibus Tobiae Conradi Lotter., Chalcogr. et Geogr. Augustae Vindel (s. d.).

Dons de M. CHAMONIN.

M. 1026. Carte des chemins de fer, routes et voies navigables de la Belgique, dressée à l'échelle de 1/320.000. Publiée par l'Institut cartographique militaire. *Bruxelles, 2e édition.*

Don de M. A. ECCKMAN.

C. 1130. Map of the River Tyne from the Sea to Newcastle. *Newcastle Andrew Reid 1889.*

Don de M. Paul Crepy.

V. 898. Exposition universelle de Barcelone. — Memorias de la Junta Directiva. — Plan général. *Barcelone, Ramirey, 1887.*

Don de M. Monner Sans.

C. 895. Carte civile et militaire de l'Espagne et du Portugal avec la nouvelle division en districts (composée en 6 feuilles) par Don Alyo Donnet, ingénieur. *Gravée par Malo; publiée à Paris, par Danty, au Palais-Royal, 1823. 6 feuilles gr. in-plano.*

Don anonyme.

ASIE.

1126. Opulentissimum Sinarum Imperium juxta recentissimam delineationem in suas provincias disterminatum, cura et sumtibus Tobiae Conradi Lotteri, Geogr. et chalcographi, August. Vindelic. (s. d.).

Don de M. Chamonin.

AFRIQUE.

C. 953. Esquisse du cours du Niger, de Sansandig à Tombouctou, par le lieutenant de vaisseau Caron et le sous-lieutenant Lefort. 1er juillet, 6 octobre 1887 (Société de Géographie de Paris, séance du 9 avril 1888).

Don de M. Paul Crepy.

C. 1134. Carte d'une partie du Sahara septentrional, dressée par F. Foureau, d'après l'état-major, les documents les plus récents et les travaux, cartes ou itinéraires. Echelle 1/1.000.000e. *1888.*

Don du Ministère de l'Instruction publique.

C. 1183. Territoires de la Basse Casamance et District de Cacheo, par le Capitaine Brosselard. Échelle 1/200000e. *In-fol. Paris, Auto-Imp. A. Broisse et Courtier, 1888.*

Don de l'Auteur.

C. 1189. Guinée portugaise et possessions françaises voisines, — d'après la carte dressée par la Commission française de délimitation: Cap. Brosselard, Lieut. Clerc, M. Galibert. Échelle 1/1000000e. *Lille, Impr. L. Danel.* (Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Lille, 1889.*

Don du Cap. BROSSELARD.

AMÉRIQUE.

V. 927. Carte de la République Argentine avec chemins de fer et télégraphes. « *La Prensa » retraspecto del ano 1887.*

Don de M. L. CAULIER.

CARTES POUR CONFÉRENCES.

M. 1027. Plan de l'Acropole d'Athènes (Conférence de M. l'abbé PILLET.)

M. 1033. Bavière. — Munich et ses environs (Conférence de M. Ad. DESPINOIS.)

C. 1034. Le Massif du Cantal (Conférence de M. GUILLOT.)

M. 1201. La Frontière des Alpes (conférence de M. L. DUBOIS, Sous-Lieutenant au 43e de ligne).

HISTOIRE.

981. Histoire de France en cent tableaux, par Paul Lehugeur. *Gr. in-f°, Paris, A. Lahure, 1884.*

M. I. P.

982. Histoire de la Civilisation depuis les temps antiques jusqu'à Charlemagne, par J. de Crozals. *In-8°, Paris, Ch. Delagrave, 1885.*

M. I. P.

983. Histoire de la civilisation depuis Charlemagne jusqu'à nos jours par J. de Crozals. *In-8°. Paris, Ch. Delagrave, 1886.*

M. I. P.

1191. Les Origines de l'ancienne France, par Jacques Flach. — Le Régime seigneurial (X^{e} et XIe siècles). *In-8°, Paris, L. Larosse et Forcel, 1886.*

Don de M. de Grimbry.

1150. La civilisation et les grands Fleuves historiques, par Léon Metchnikoff, — avec une Préface de M. Élisée Reclus — (ouvrage contenant quelques croquis de cartes). *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1889.*

Don de l'Éditeur.

894. Régimes de la France depuis l'an 420 jusqu'au 1er juillet 1886, par le Dr Ermete Pierotti. *Autogr. in-f° écrit au recto seulement.*

Don de M. Eug. Delessert.

986. Collection de Chroniques, Mémoires et autres documents pour servir à l'Histoire de France, depuis le commencement du XIIIe siècle jusqu'à la mort de Louis XIV, par Jean Yanoski-Froissart. *In-8°, Paris, Firmin Didot, 1875.*

M. I. P.

917. Confucius. — Essai historique par un missionnaire. *Rome, 1874, in-8°, imp. Polyglotte de la S. C. de la Propagande, 1874.*

Don de M. Félix Gennevoise.

937. Une Page de l'Histoire des Guerres Puniques. — Bataille entre Xantippe et Régulus, par Rouire. *In-8°, Paris, Georges Chamerol, 1888.*

Don de l'Auteur.

1051. Bibliographie des Travaux historiques et archéologiques, publiés par les Sociétés savantes de France, sous les aus-

pices du Ministère, par Robert DE LASTEYRIE et Eugène LEFÈVRE-PONTALIS, 4e livraison. *In-4°, Paris, Imprimerie nationale, 1888.*

Don du Ministère de l'Instruction publique.

1058. Histoire des Révolutions de Suède, par l'abbé DE VERTOT. *In-8°, Paris, Lequien fils, 1834.*

Don de M. DE GRIMBRY.

1056. Histoire générale de Péronne, par Jules DOURNEL. *In-8°, Péronne, St-Quentin, 1879.*

Don de M. DE GRIMBRY.

904. Documents pour servir à l'histoire politique, administrative et financière de la Flandre maritime, recueillis par M. A. BONVARLET. — *2 brochures, 1885 et 1887.* (Extrait des *Annales du Comité flamand de France*).

Don de l'Auteur.

938. Les Rues de Lille ; leurs origines ; transformations et dénominations, par A. BERTRAND. *Lille, Castiaux, 1880, gr. in-8.*

1024. La Chute de Dupleix, ses causes et ses conséquences, par H. CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Angers.* Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Tours, 1888.*

Don de l'Auteur.

1080. Dupleix ; ses dernières luttes dans l'Inde, par H. CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Paris, Challamel et Cie, 1889.*

Don de l'Auteur.

924. La Finance d'un bourgeois de Lille au XVIIe siècle. Livre de raison de Daniel Le Comte (1664-1717), par Aimé HOUZÉ DE L'AULNOIT. *In-4°, Lille, L. Danel, 1888.*

Don de l'Auteur.

1179. Un Héros de la Défense Nationale : — Le Général Faidherbe, par Albert Desmeaux. *In-8°, Paris, Courbevoie, Revue exotique illustrée.*

Don de M. PAUL CREPY.

1196. Le Général Faidherbe, président de l'Académie d'Hippone (1867-1869).— Extrait des *Comptes-rendus de l'Académie. Bône, 1889.*

1044. Notice sur Jean-Baptiste Waelès, membre de la Société des Sciences de Lille, et professeur au Collège de la même ville, par L. QUARRÉ-REYBOURBON. *In-8°, L. Quarré, 1888.*

Don de l'Auteur.

1158. Notice sur une propriété de l'Hôpital de Seclin, à Vieux-Berquin, — par M. l'Abbé Th. Leuridan. *In-8°, Dunkerque, Imp. Paul Michel, 1888.*

Don de l'Auteur.

1084. Les Peintres de la ville de St-Omer, depuis le Moyen-Age jusqu'à nos jours, par Paul MARMOTTAN. *In 8°, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1888.*

Don de M. DE GRIMBRY.

950. Charles Renou, missionnaire au Thibet, par CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Angers, imp. Lachèse et Dolbeau, 1888.*

Don de l'Auteur.

951. La Boullaye Le Gouz ; sa Vie et ses Voyages, par CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Angers, imp. Lachèse et Dolbeau, 1888.*

Don de l'Auteur.

952. La Fayette et ses compagnons en Amérique, par CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Angers, imp. Lachèse et Dolbeau, 1888.*

Don de l'Auteur.

1113. Pierre Poivre ; sa Vie et ses Voyages, par H. CASTONNET DES FOSSES. *In-8°, Lyon, 1889 (Bulletin de la Société de Géographie.*

Don de l'Auteur.

985. Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs. Les Voyageurs du XIXe siècle, par Jules VERNE. *2 vol. in-8°, Paris, J. Hetzel et Cie.*

M. I. P.

992. Doria et Barberousse, par le vice-amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE. *In-8°, Paris, librairie Plon, Nourrit et Cie, 1886.*

M. I. P.

932. Le Pape Clément XIV, par J. Crétineau-Joly. *In-8°, Paris, Librairie Nouvelle, 1853.*

1185. Vie de Mgr Danicourt, Évêque d'Antiphelles, Vicaire apostolique du Tché-Kiang et du Kiang-Sy (Chine), par M. E. J. Danicourt. *In-8°, Paris, Poussielgue frères, 1889.*

Dons de M. DE GRIMBRY.

POLITIQUE ET LÉGISLATION.

1092. La Constitution américaine et ses amendements; Texte, Notice historique et Commentaire, par Louis Vossion, avec une Préface de Joseph Chailley. *In-8°, Paris, Guillaumin et Cie, 1889.*

Don de M. de Grimbry.

1053. Précis d'un cours sur l'ensemble du Droit privé des Romains, par M. Théodore Marezoll; traduit de l'Allemand par M. C. A. Pellat. *In-8°, Paris, G. Thorel, 1840.*

1063. Commentaire de la Législation commerciale, suivi d'une Formule d'Actes, par Pascal Bonnin. *In-8°, Paris, chez l'Auteur, 1845.*

1064. Introduction philosophique à l'Étude du Droit pénal et de la Réforme pénitentiaire, par J. Tissot. *In-8°, Paris, A. Maresq aîné, 1874.*

1194. Des peines de la Récidive et de la Relégation des Récidivistes, par Albert Eyquem. *In-8°, Paris, L. Larose et Forcel, — Bordeaux, Feret et Fils, 1889.*

Don de M. de Grimbry.

1055. Code des Constructions et de la Contiguité, par L. Perrin. 5e édition. *In-8°, Paris, 1874.*

1059 Code de la Voirie des villes, des bourgs et des villages, par L. J. M. Daubanton. *In-8°, Paris, chez l'auteur, 1836.*

1062. Nouveau Code Voiturin, par P. C. Lafargue. *In-8°, Paris, imp. Moreau, 1827.*

Dons de M. de Grimbry.

1183. Code d'Instruction administrative ou Lois de procédure administrative, par Chauveau Adolphe. *In-8°, Paris, Cosse et Marchal, 1860, 2 volumes.*

Don de M. de Grimbry.

896. Examen de la loi sur les Brevets d'invention, par C. J. Duméry. *Gr. in-8°, Paris, Chaix et Cie, 1858.*

Don de M. de Grimbry.

944. Les Habitations ouvrières de Lille, par Alfred Renouard *In-8°, Paris.* Extrait de la *Réforme sociale, 1887.*

Don de l'Auteur.

1098. Les Institutions ouvrières et sociales du département du Nord, par Alfred Renouard et L. Moy. *Gr. in-4°, Lille, L. Danel, 1889.*

Don de M. Alfred Renouard.

1075. Loi sur les Accidents du travail. — Résumé des Vœux émis au Congrès des industriels de France dans leurs réunions de Juin et Décembre 1888. *In-8°, Paris, Association des industriels de France, 1889.*

Don de la Société industrielle du Nord.

1181. L'État moderne et ses fonctions, par Paul Leroy-Beaulieu. *In-8°, Paris, Guillaumin et Cie, 1890.*

Don de M. de Grimbry.

1182. L'Évolution politique dans les diverses races humaines, par Ch. Letourneau. *In-8, Paris, Lecrosnier et Babé, 1890.*

Don de M. de Grimbry.

1192. Du régime conventionnel des Fleuves internationaux — Études et projet de règlement général, précédés d'une introduction historique, par Ed. Engelhardt. *In-8°, Paris, A. Cotillon et Cie, 1889.*

Don de M. de Grimbry.

ADMINISTRATION.

922. Mémorial des Percepteurs et des Receveurs des communes, hospices, bureaux de bienfaisance et autres lieux publics, par E. Durieu ; année 1842. *In-8°. Bureau du Mémorial, Paris.*

Don de M. de Grimbry.

933. Contestations entre patrons et ouvriers, par Maître Zède. *In-12. Paris, Paul Sévin, 1887.*

Don de M. de Grimbry.

934. Droits et devoirs respectifs des propriétaire, locataire et concierge, par Maître Z. *In-12°, Paris, Paul Sévin, 1887.*

Don de M. de Grimbry.

946. Les lois nouvelles d'Assistance ouvrière en Allemagne, Autriche et Suisse, par E. Gruner. *In-8°, Paris, imp. Chaix, 1887.*

Don de Alf. Renouard.

947. L'Employé de chemins de fer, par W. Eddy. *In-8°, Paris, Dunod, 1883.*

Don de M. Alf. Renouard.

1175. La propriété foncière et le Crédit foncier. *In-12, Paris, Imp. Paul Dupont, 1887.*

Don de M. A. Delamarre.

ART MILITAIRE.

935. Le Tir de l'infanterie, par un officier supérieur de l'armée allemande ; traduit par Ernest Jaeglé, professeur à l'École spéciale militaire de St-Cyr, avec une planche lithographiée. *In-8°, Paris, W. Henrichsen, 1888.*

Don de M. de Grimbry.

INDUSTRIE ET COMMERCE.

1054. Traité des Sociétés commerciales, accompagné d'un Précis de l'arbitrage forcé, par MM. Malepeyre et Jourdain. *In-8°, Paris, Mansut fils, 1883.*

Don de M. de Grimbry.

1103. Tableau indiquant les avantages que la suppression des droits d'entrée sur les céréales a donnés en Belgique, par Louis Strauss L. S. C. *Anvers, mai 1889.*

Don de l'Auteur.

1037. La Concurrence étrangère et les Tarifs de chemins de fer. *Paris.* Extrait du *Journal des transports*, du 25 février 1888.

945. Catalogue des Exportateurs italiens, publié par la Direction de l'Industrie, du Commerce et du Crédit, avec la collaboration des Chambres de commerce. *Gr. in-8°, Rome, imp. Frères Centenari, 1887.*

Don de M. Alf. Renouard.

948. Le Monde textile; Annuaire universel des tissages mécaniques et filatures. *In-4°, Paris, H. J. Lahousse et L. Revon, 1887.*

Don de M. Alfred Renouard.

1195. Nouveau Manuel à l'usage du Commerce, par F. Seuret. *In-8°, Paris, Baudot et Isidore Moine, 1887.*

Don de M. de Grimbry.

SCIENCES, ARTS, etc.

968. Cent tableaux de Science pittoresque, par Albert Lévy. *In-4° 2e édit. Paris, Hachette et Cie, 1886.*

M. I. P.

966. Menus propos sur les Sciences, par Félix Hément. *In-8° Paris, Ch. Delagrave, 1880.*

M. I. P.

967. Les grandes inventions modernes, par Louis Figuier. 7e *édit. in-8° Paris, Hachette et Cie, 1883.*

M. I. P.

994. Comment on construit une maison, par E. Viollet-le-Duc. *3e édition. In-8°, Paris, J. Hetzel et Cie.*

M. I. P.

995. Comment on devient dessinateur, par E. Viollet-le-Duc. *10e édition, in-8°, Paris, J. Hetzel et Cie.*

M. I. P.

1153. Discours prononcé par M. Edouard Lockroy, Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, le 26 mai 1888, à la séance de clôture du Congrès des Sociétés savantes, à la Sorbonne. — *In-4°, Imp. nationale.*

1154. Discours prononcés à la Séance générale du Congrès, le Samedi 15 Juin 1889, par M Renan, Membre de l'Institut et M. Fallières, Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts. *In-8°, Paris, Imp. nationale.*

1050. Souvenir de la séance solennelle du 2e Centenaire de la fondation de l'Académie des Sciences et Belles-Lettres d'Angers, célébré le 1er juillet 1886, sous la présidence de M. Armand Parrot. *In-8°. Angers, Lachèse et Dolbeau, 1889.*

996. Le meuble, par Alfred de Champeaux, *2 volumes.*
I : Antiquité, Moyen-Age et Renaissance.
II : Le Meuble au XVIIe, au XVIIIe et au XIXe siècle. *Gr. in-8°, Maison Quantin.*

918. De la fabrication des Bleus d'Aniline et de Diphénylamine, par M. J. de Mollins. *In-8°*. (Société Industrielle du Nord de la France, *Supplément au Bulletin N° 49*).

919. Mémoires sur les transmissions par courroies, cordes et câbles métalliques, par Georges Leloutre. *In-8°*. (Société Industrielle du Nord de la France, *Supplément au Bulletin N° 38*).

920. L'électricité considérée comme un transmetteur d'énergie, par M. Aimé Witz. *In-8°*. (Société industrielle du Nord de la France, *Supplément au Bulletin N° 58*).

921. Atlas des machines et appareils ayant rapport à l'Industrie textile, à l'Exposition universelle de 1878, par Paul Sée. *In-8°* (Société industrielle du Nord de la France, *Supplément au Bulletin N° 29*).

961. Historique de la Fabrication des principaux métaux employés dans la construction mécanique. par M. Claude Kéromnès. *In-8°*. (Société Industrielle du Nord de la France, *Supplément au Bulletin N° 61*).

969. La Photographie et la Chimie de la lumière, par H. Vogel. *3e édit. in-8°, Paris, Germer-Baillière et Cie, 1880.*

M. I. P.

972. Les Phénomènes de l'atmosphère, par F. Zurcher. *In-12. 5e édit. Paris, Germer-Baillière et Cie.*

M. I. P.

978. Les Télégraphes par A. L. Ternant. *In-8° 2e édit., Paris, Hachette et Cie, 1884.*

M. I. P.

977. Les Ballons et les voyages aériens, par F. Marion. *In-8° Paris, Hachette et Cie, 1881.*

M. I. P.

1065 Le Gaz, source de lumière, de chaleur et de force, par L. Melon. *In-8°. Lille, L. Danel, 1888* (Supplément au Bulletin N° 65, de la Société Industrielle).

1066. Conférence sur l'Envers du Théâtre, par Henry Mamy. *In-8° Lille, L. Danel, 1888*. (Supplément au Bulletin N° 64, de la Société Industrielle).

971. Un morceau de sucre, par E. Lefebvre. *In-18 Paris, Hachette et Cie, 1884.*

M. I. P.

975. Cours élémentaire de Géologie et de Minéralogie, par A. Seignette. *In-8°. Paris, Hachette et Cie.*

M. I. P.

1174. Géologie élémentaire du Département du Nord, par M. J. Gosselet, — avec carte en couleurs hors texte, coupes de terrains. — Leçons professées à la Faculté des Sciences de Lille en 1888. *In-8°, Lille, Société géologique du Nord 1889.*

Don de l'Auteur.

970. Les Volcans et les Tremblements de terre, par K. Fuchs. *In-8° 3e édit., Paris, Germer-Baillière et Cie, 1881.*

M. I. P.

1173. Météorite de Bendégo. — Rapport présenté au Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et à la Société de Géographie de Rio-de-Janeiro, sur le déplacement et le transport du Météorite de Bendégo, de l'intérieur de la province de Bahia au Musée national, par José Carlos de Carvalho *Gr. in-4°, Rio-de-Janeiro, Imp. nationale, 1888.*

Envoi de la Société de Géographie de Rio-de-Janeiro.

979. Le Sol, Roches et Minerais, par C. Delon. *In-12, Hachette et Cie, 1880.*

M. I. P.

1057. Recherches sur les anciennes porcelaines de Tournay. — Histoire, — Fabrication, — Produits, par Eugène Soil. — Ouvrage orné de nombreuses planches lithographiées. *In-8° Paris, Raphaël Simon, Tournay : Vaseur-Delmée, 1883.*

Don de M. de Grimbry.

980. Les Principaux types des êtres vivants des cinq parties du monde, par Edmond Perrier. *Texte in-8°, et Atlas gr. in-4° Paris, Jouvet et Cie, 1881.*

M. I. P.

974. Cours de zoologie, par Milne Edwards. *In-8°, 12e édit. Paris, G. Masson et Garnier frères, 1877.*

M. I. P.

973. La Terre, par Léon Gérardin. *In-8° Paris, G. Masson, 1885.*
M. I. P.

976. Les Aliments, par A. Vogl ; Traduction de Ad. Focillon et G. Dauphin. *In-8° Paris, J. Rothschild, 1876.*
M. I. P.

964. Compilation of Notes and Memoranda bearing upon the use of Human Ordure and Human Urine, par le Capitaine John G. Bourke. *In-8° Washington, 1888.*
Envoi de la « Smithsonian Institution ».

1109. La linguistique et les singularités de l'orthographe française. par le Général Faidherbe, de l'Institut. *In-8°*. Bulletin de la Société d'Ethnographie : « L'Alliance scientifique » N° 31, 1889.
Don de l'auteur.

1155. Les Parlers de France, par M. Gaston Paris, Membre de l'Institut (Lecture faite à la Réunion des Sociétés savantes le Samedi 26 mai 1888). *In-4°, Paris , Imp. nationale.*
M. I. P.

1193. Les Harangues de Démosthène. — Texte grec publié d'après les travaux les plus récents de la philologie, avec un Commentaire critique et explicatif, une Introduction générale et des Notices sur chaque discours, par Henri Weil. *In-8°, Paris, Hachette et Cie, 1873.*
Don de M. de Grimbry.

1184. L'Activité mentale et les Éléments de l'Esprit, par Fr. Paulhan. *In-8°, Paris, Félix Alcan, 1889.*
Don de M. de Grimbry.

LITTÉRATURE, — ROMANS, — ETC.

936. Une Princesse indienne avant la Conquête, roman historique, par Désiré Charnay. *In-8° Paris, Hachette et Cie, 1888.*

Don de l'auteur.

940. Aventures d'un gentilhomme breton aux Iles Philippines, par P. de la Gironière. *Gr. in-8°. Paris, Comptoir des Imprimeurs réunis, 1885.*

941. La Cloche. — Études sur son histoire et sur ses rapports avec la Société aux différents âges, par J. D. Blavignac. *Gr. in-8° Firmin Didot, 1877.*

1090. Souvenirs de voyage ou lettres d'une voyageuse malade. *Gr. in-8° Paris ; Adrien Le Clère et Cie ; Lyon : Steyert ; Lille : Lefort 1836. — 2 volumes.*

1091. Fables, Contes et autres Poésies, par M. Valéry Derbigny. *Gr. in-8°. Paris, Plon frères, 1853.*

Dons de M. de Grimbry.

1186. Le train de plaisir, — Comédie en 4 actes par MM. Hennequin, Mortier et Saint-Albin. *2e édition. in-12. Paris, Librairie théâtrale, 1890.*

Don de M. de Grimbry.

JAPON. - BIBLIOTHÈQUES SPÉCIALES.

907. Instructions N° 3. — Sur l'adoption des Livres pour les classes élémentaires.
N° 4. — Sur les dépenses des Élèves dans les Écoles normales.
N° 6. — Pour les exercices militaires et la Gymnastique dans les Écoles moyennes.
N° 8. — Sur les salaires des fonctionnaires dans les Écoles normales.

908. Ordonnance impériale sur les grades.

900. Ordonnance impériale sur les Règlements des Écoles normales ordinaires.

910. Ordonnance N° 2. — Concernant les Examens.
N° 4. — Donnant les règles détaillées, relativement aux grades.
N° 21. — Réglant les Écoles normales moyennes et les Écoles de Filles.
N° 25. — Sur les sujets d'étude dans les Écoles élémentaires.

911. Description des différentes Écoles au Japon.

912. Ordonnance ministérielle relative aux titres et aux traitements des Écoles publiques officielles.

913. Une courte histoire du département de l'Éducation.

914. 11e Rapport annuel du Ministre de l'Éducation 1883.

1035. (1) 12e Rapport annuel du Ministre de l'Éducation 1884.
(2) 13e id. id. 1885.
(3) 14e id. id. 1886.

PUBLICATIONS PÉRIODIQUES.

Boulogne. — Société académique.

Dunkerque. — Société Dunkerquoise pour l'avancement des Sciences, des Lettres et Arts.

Saint-Quentin. — Société de Géographie.

Toronto (Canada). — The Canadian Institute.

Vienne. — Société impériale royale de Géographie Militaire.

JOURNAUX.

La Géographie, *Paris*, *in-f°*.

Le Brésil, *Paris*, *in-4°*.

L'Immigrant, *Buenos-Ayres*, *in-4°*.

CATALOGUE DES VUES

POUR PROJECTIONS.

CHALDÉE et ASSYRIE (Histoire de l'Art). 31 Vues.

Le Palais de Sargon.

Temple chaldéen sur plan rectangulaire.

Temple assyrien sur plan carré.

Temple chaldéen à double rampe.

La ruine appelée Babyl.

Bas-relief de Sippara.

Décoration en briques émaillées.

Briques émaillées Krovsabad.

Décoration émaillée.

Dieu et Taureau ailé Krovsabad.

Taureau ailé (Louvre).

Stèle archaïque de Tello.

Statue de l'architecte Tello.

Statue de Likbagous (Tello).

2 têtes de diorète.

Statuettes solives de Tello.

Dieu à tête d'aigle.

Monolithe de Samsi-Vul.

Assournazirhabal offrant des libations.

Azournazirhabal offrant des libations.

Lion de Nimroud.

Assourbanipal chassant le lion.

Le char d'Assourbanipal assailli par les lions.

Histoire de l'art, 267, M. Br.

Chiens de chasse d'Assourbanipal.

Chèvres sauvages.

Cylindres chaldéens.

Id. id.

Fragment d'une coupe de métal.

Lion de bronze du Palais de Sargon.

La lionne blessée.

RUSSIE. — 12 Vues.

Odessa.

Port d'Odessa.

Varsovie, vue de Prague.

Pont sur la Vistule.

Quai d'Odessa.

Statue de Richelieu.

Porte Sainte. — Moscou.

Le Trône au Kremlin.

Pont sur le Dniéper. — Kiew.

Perspective Newski. — St-Pétersbourg.

Kiew. — Rue de la Promenade.

Statue de St-Vladimir et le Port. — Kiew.

SUD DE LA RÉGENCE DE TUNIS. — 34 Vues.

Dans l'Oasis de Gabès.

Gabès. — Types arabes.
Id. Intérieur d'une ferme.
Djara. — Campement de Nègres.
Id. Intérieur juif.
El Hamma.
Oum Mezessar.
K. Médénine. — (Environs). — Femmes de la frontière Tripolitaine.
K. Métameur. — Vue générale.
Métameur.
Oasis de Métameur.
Métameur. — Une Oasis
Jardins de Métameur.
Métameur.
Id. Infirmerie.
Id. Une rue.
Id. Une malade à la visite médicale. — Arabes venus du désert.
Un ravin près du K. Jouema
Intérieur du Kesseur Jouema.
Un ravin du Plateau des Ahouya.
Village Troglodyte. — Dans les Matmata.
Intérieur d'un Troglodyte.
Djerbah. — Un puits.
Id. Vues diverses.
Id. id.
Id. id.
Id. La grande Mosquée.
Id.
6 vues sans indication.

CHATEAU DE VERSAILLES.

12 Vues.

Bassin des Grenouilles.
Vue générale du Bosquet d'Apollon.
Groupe de la grotte d'Appollon.
Galerie des Glaces.
Musée de Versailles. — Bataille de Rivoli.
Musée de Versailles. — Gaucher de Châtillon à St-Jean d'Acre.
Musée de Versailles. — Mort de Gaston de Foix à Ravennes.
Musée de Versailles. — Prise de la Smalah d'Abd-el-Kader.
Musée de Versailles. — Napoléon Bonaparte au passage des Alpes
Musée de Versailles. — Louis XVI donne des instructions à M. de la Pérouse.
Musée de Versailles. — Bataille de Tolbiac.
Chambre à coucher de Louis XV.

ALLEMAGNE. BORDS DU RHIN.

24 Vues.

Cologne. — Portail de la Cathédrale.
Strasbourg. — Tombeau de Maurice de Saxe.
Strasbourg.
Château de Heidelberg. — Rhin.
Heidelberg et le Neckar. — Rhin.
Pont de bateaux. — Mayence.
Mayence. — Vue prise de la Promenade.
Statue du Gutenberg à Mayence.
Vue à Francfort-s.-Mein. — Rhin.
Statue de Gœthe à Francfort.
Pont sur la Nahe et Bingen-Rhin.
Tour des Rats et l'Erenfels. — Rhin.
Château de la Pfalz. — Rhin.

Rocher de Lurbeï. — Rhin.

Le Rhin de St-Goar à Lurbeï.

L'Ehrenbreinstein et le Pont de bateaux. — Coblentz.

Coblentz vu de l'Ehrenbreinstein.

Rolandseck et le Rhin jusqu'à Unkel.

Ruines du Drakenfels.

Godesberg et les 7 Montagnes. — Rhin.

Port de Cologne. — Rhin.

Pont de bateaux et Cathédrale. — Cologne.

Cathédrale de Cologne. — Intérieur.

Niederwald. — Allemagne.

CHARENTE. — 26 Vues.

Église de Ruffec.

Château de Verteuil.

Id. Salle de Licorne.

Église de Marcillac. — Lauville.

Ruines de l'Abbaye de Marcillac. — Lauville.

Vue générale d'Angoulême (Prise du Port de l'Houmeau).

Vue générale d'Angoulême (Prise de l'Église St Martial).

Vue générale d'Angoulême (Prise de la Caserne St-Roch).

La Cathédrale d'Angoulême. — Façade.

La Cathédrale d'Angoulême. — Vue intérieure.

Hôtel de Ville d'Angoulême.

Le Théâtre d'Angoulême.

Église de St-Michel.

Ruines de l'Abbaye de la Couronne (Entrée).

Église de Châteauneuf. — Vue d'ensemble.

Église de Châteauneuf. — Portique roman.

La Touvre. — Le dormant et le Château de Raveillac.

Église de Charras.

Château de Marthon.

Château de La Rochefoucauld. — Façade sud.

Château de Chabanais.

Les Bords de la Vienne et le Vieux Pont. — Confolens.

Porte romane à Confolens.

Vue générale de Confolens. — (Prise de la Vieille-Tour).

Église de Lesterps près Confolens.

Entrée de l'Église de Lesterps près Confolens.

Château de Saint-Germain avec la Vallée de la Vienne.

PASSAGES DES ALPES. 40 Vues.

Chemin de fer de Culoz à Bussoleno.

Abbaye de Hautecombe.

Panorama d'Annecy.

Vue de Chambéry.

St-Michel en Maurienne (Savoie).

Fort de l'Esseillon.

Plateau et lac du Mont Cenis.

Hospice du Mont Cenis.

Le Mont Cenis — Passage des Echelles.

Chemin de fer Tell.

Train de chemin de fer Tell.

Turin.

Place St-Charles à Turin.
Sallanches.
Le Mont-Blanc, près de Flégère.
Le Mont-Blanc, près de St-Didier.
Hospice du grand St-Bernard.
Pont de Gondo (Simplon).
Gorge de Gondo et refuge.
Carte du Tunnel du Mont Cenis.
Coupe en long du Tunnel.
Coupe en large du Tunnel.
Machine perforatrice.
Machine perforatrice en action.
Sortie des ouvriers.
Pose du dernier rail.
Passage de la 1re locomotive.
Chemin de fer de la Praz (Savoie).
Modane et Entrée du Tunnel.
La rampe de Modane.
Entrée du Tunnel à Bardonnèche.
Pont de Combascura.
Train sur un viaduc (St-Gothard).
Village de Wasen.
Gœschenen.
Entrée du Tunnel du St-Gothard.
Chemin de fer du St-Gothard.
Vallée du Tessin.
Le Mont Fréjus.

GÉOLOGIE. — 13 Vues.

Micraster cortestudinarium.
Echinocorys vulgaris (Ananchytes ovata).
Cidaris Merceyi.
Inoceramus involutus.
Animal de la Belemnite.
Clytia Leachii.
Beryx Lewesiensis.
Euchodus halocyon.
Ptichodus latissimus.
Rhamptorhynchus phyllurus.
Résultat du lavage de la craie de Lezennes.
Ventriculites striatus.
Micraster breviporus.

EXCURSIONS

1888.

MM. V. Delahodde et Werquin fils. — 26 avril 1888. — Excursion aux Aciéries d'Isbergues, — Visite à Aire-sur la-Lys.

MM. le Chanoine Dehaisne, Quarré-Reybourbon et Fernaux — 3 mai. — Excursion archéologique à Bruges.

M. Ed. Van Butsèle. — 10-11-12 mai. — Excursion au pays de Liège — Bruxelles, Liège, Spa, Grotte St-Pierre, — Maestricht, — Seraing, — Dolhain, — Barrage de la Gileppe.

MM. Fernaux et Dr Eustache. — 20-21 mai. — D'Anvers à Flessingue par l'Escaut, — Middelbourg.

MM. A. Merchier et Gruson. — 27 mai. — Visite de l'Ascenseur hydraulique des Fontinettes, sur le canal de Neuffossé, — St-Omer.

MM. A. Eeckman et J. Gosselet. — 3 juin. — Excursion géologique, — Bavay, — Hon-Hergies, — Bellignies, — Tour de Nervus, — Gussignies, — Autreppe, — Le Caillou qui bique, — Roisin, — St-Waast, — Château de Rametz.

M. Fernaux — 24 juin. — Excursion dans la Vallée de la Souchez, — le Mt St-Éloi, — Arras.

MM. A. Eeckman et H. Bécourt. — 8 juillet. — Excursion dans la Forêt de Mormal.

MM. Tacquet et Beaufort. — 13-14-15 juillet. — Visite aux Grottes de Han et de Rochefort, — Dinant, — Namur, — Bruxelles.

MM. Fernaux et Houzé. — 22 juillet. — Excursion à Ypres, — le Mont de Kemmel.

MM. Gauche et Houzé. — 29 juillet. — Excursion à Dunkerque et Furnes.

M. G. Tacquet. — 12 août. — Excursion à Tournay, — Peruwelz, Bon-Secours et Bel Œil.

MM. Faucher et A. Béghin. 22-23-24-25-26 août. — Excursion à Londres, — Douvres.

MM. A. Eeckman, H. Crépin, Ed. Van Butsèle. — 23 août. — Visite à l'Escadre cuirassée du Nord à Dunkerque.

M. Fernaux. — 9 septembre. — Excursion au Mont de Lenclus, près Renaix (Belgique).

1889.

MM. A. Eeckman et V. Delahodde. — 29 avril. — Excursion à Wizernes, — Visite de la Fabrique de papier de MM. Dambricourt frères. — L'ascenseur hydraulique des Fontinettes, — St-Omer.

M. Fernaux. — 19 mai. — Excursion à Cambrai, — l'Abbaye de Vaucelles, — Le Câtelet, — Canal souterrain de Bellicourt, — Source de l'Escaut, — Mont St-Martin.

MM. Ed. Van Butsèle et Werquin fils.— 30-31 mai — 1 et 2 juin. — Excursion au Pays de Liège : — Louvain, — Liège, — Seraing, — la Vieille Montagne, — Dolhain, — Barrage de la Gileppe, — Verviers, — Chaudfontaine, — l'Amblève, — Stoumont, — Stavelot, — Spa, — Pepinster, — Bruxelles.

M. A. Herland. — du 22 au 30 juin. — Excursion aux Côtes de Normandie et de Bretagne : — Rouen, — Le Havre, — Trouville, — Caen, — Cherbourg, — Pontorson. — le Mont St-Michel, — Saint-Malo. — Dinard, — Saint-Servan, — Granville, — Paris.

M. E. Cantineau. — 23 juin. — Excursion au Mont Cassel, — Kermesse.

M. J. Gosselet. — 27 juin. — Excursion dans les Carrières souterraines de Lezennes. — (Une Conférence avec Projections à la lumière oxhydrique a été faite par M. le Professeur Gosselet sur la formation et l'extraction de la carrière).

M. Fernaux. — 7 juillet. — Excursion à Orroir, — Mont de Lenclus (près Renaix, Belgique).

MM. Fernaux et H. Beaufort. — 21 juillet. — Excursion à Houdain, — Bruay, — La Buissière, — Hesdigneul, — Gosnay, — Lapugnoy.

M. Henri Beaufort. — 28 juillet. — Excursion à Dunkerque et Furnes.

Lille Imp. L. Danel.